



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

que entre si celebram o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e a SUPERVIA Concessionária de Transporte Ferroviário S.A para elaboração de Relatório de Diagnóstico para a possível celebração de um segundo Termo de Ajustamento de Conduta de acessibilidade nas 104 estações de trem e nas 20 composições de suas responsabilidades.

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, pelas PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE PROTEÇÃO AO IDOSO E À PESSOA COM DEFICIÊNCIA DA CAPITAL, com sede na Av. Nilo Peçanha, 151, 5º andar, Centro, Rio de Janeiro - RJ, PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE PROTEÇÃO AO IDOSO E À PESSOA COM DEFICIÊNCIA DE NOVA IGUAÇU, PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE PROTEÇÃO AO IDOSO E À PESSOA COM DEFICIÊNCIA DE DUQUE DE CAXIAS, PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE PROTEÇÃO AO IDOSO E À PESSOA COM DEFICIÊNCIA DE SÃO GONÇALO, PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE BELFORD ROXO E 2ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE BARRA DO PIRÁ ora denominado Compromitente e, de outro lado a SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o número 02.735.385/0001-60, sociedade empresária com sede na Rua da América, nº. 210 - parte, Santo Cristo, Rio de Janeiro, RJ, CEP 20220-590, neste ato representada por Antonio Carlos Sanches, Diretor Presidente, brasileiro, inscrito no CPF/MF sob o nº 001.677.088-99, portador da carteira

[Handwritten signatures and initials follow, including 'M. J. 40 1 ACJ' and stylized initials 'M. J. 40 1 ACJ' at the bottom right.]



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

de identidade nº 7.129.057-6, e por Gustavo Bacellar de Faria, Diretor Comercial, inscrito no CPF/MF sob o nº 010.991.345-01, portador da carteira de identidade RG nº 08.652.950-25, ora denominada como Compromissária.

CONSIDERANDO que são funções institucionais do *Parquet*, a teor dos artigos 127, caput e 129, incisos II e III, da Constituição da República Federativa Brasileira ("Constituição");

CONSIDERANDO a legitimidade do Ministério P\xfablico para atuar na defesa de direitos difusos e coletivos das pessoas com deficiência e dos consumidores;

CONSIDERANDO que o artigo 6º da Constituição da República Federativa do Brasil estabelece que são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o **transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma da Constituição;

CONSIDERANDO que os artigos 227, §2º e 244 da Constituição, bem como o artigo 9º da Convenção sobre o Direito das Pessoas com Deficiência preveem o direito à acessibilidade, que, nesse contexto, representa o mínimo existencial para pessoas com deficiência, permitindo o exercício da cidadania e da participação social, dentre outros tantos, sendo expresso, ainda, na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei n. 13.146/2015, artigos 53, 54 e 57) ("LBI");

CONSIDERANDO que o conceito de pessoa com deficiência está relacionado aos impedimentos vivenciados por ela, os quais, em interação com barreiras, obstruem a interação daquela pessoa com a sociedade e demais pessoas;

CONSIDERANDO que a acessibilidade no transporte coletivo representa uma condição de mobilidade, a favorecer a participação da pessoa com deficiência na comunidade, assim como viabiliza a concretização de sua dignidade e de seu bem-estar;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CONSIDERANDO que o artigo 3º, IV da LBI considera "barreiras" como "qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros";

CONSIDERANDO que o artigo 46 da LBI por sua vez, dispõe que "o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso", devendo ainda os veículos de transporte coletivo, bem como as instalações e estações em operação no País serem acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, por força do artigo 48 do referido diploma;

CONSIDERANDO que o artigo 2º da Lei n. 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece que a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, repisando-se sempre que a mobilidade urbana é fundada também no princípio da acessibilidade universal (artigo 5º da Lei n. 12.587/2012);

CONSIDERANDO que a Lei n. 10.098/00 prevê, em seus artigos 11 e 16, a acessibilidade nos edifícios públicos ou de uso coletivo e nos veículos de transporte coletivo;

CONSIDERANDO que o artigo 34 do Decreto Federal n. 5296/04 aduz que os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são



MINISTÉRIO PÙBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas;

CONSIDERANDO que o artigo 35 do mesmo diploma regulamentador preceitua que "os responsáveis pelos terminais, estações, pontos de parada e os veículos, no âmbito de suas competências, assegurarão espaços para atendimento, assentos preferenciais e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida";

CONSIDERANDO que o artigo 36 dispõe que "As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão garantir a implantação das providências necessárias na operação, nos terminais, nas estações, nos pontos de parada e nas vias de acesso, de forma a assegurar as condições previstas no art. 34 deste Decreto";

CONSIDERANDO que o artigo 42 do mesmo decreto preleciona que "A frota de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário, assim como a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto" e que "A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário obedecerá ao disposto nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT";

CONSIDERANDO que, atendendo ao comando do artigo 42, §10 do referido decreto, a ABNT publicou norma específica no tocante à acessibilidade no sistema de trem urbano e metropolitano, qual seja, NBR 14.021/2004, estabelecendo os critérios e parâmetros técnicos a serem observados para acessibilidade nos sistemas ferroviários, de acordo com os preceitos do desenho universal, sendo aplicável, ainda, a NBR 9050/2015 quanto à acessibilidade das edificações;

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Hans', 'WY', '4', and a large signature at the bottom right.]



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CONSIDERANDO a propositura da Ação Civil Pública n. 0167632-82.2019.8.19.0001 perante a 16ª Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital ("ACP da 16ª Vara de Fazenda"), em face da Compromissária e do Estado visando a promoção de acessibilidade nas estações ferroviárias e nos trens operados pela Compromissária, no âmbito do município do Rio de Janeiro;

CONSIDERANDO a existência das ações civis públicas n. 0009167-40.2014.8.19.0036 (2ª Vara Cível de Nilópolis), 0002519-97.2014.8.19.0083 (1ª Vara de Japeri), 0008418-27.2014.8.19.0067 (1ª Vara Cível de Queimados), 0037927-90.2014.8.19.0038 (6ª Vara Cível Nova Iguaçu), ajuizadas pela Promotoria de Justiça de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência de Nova Iguaçu, , e 0010694-77.2015.8.19.0008 (em trâmite perante a 2ª Vara Cível de Belford Roxo), pela 1ª Tutela Coletiva do Núcleo de Caxias, todas visando a acessibilidade das estações ferroviárias localizadas nos municípios de abrangência;

CONSIDERANDO que as Partes têm conhecimento de que foi proferida sentença em 07.08.2019, nos autos da ação civil pública nº 0010694-77.2015.8.19.0008, em trâmite perante a 2ª Vara Cível de Belford Roxo, que, julgando procedente em parte os pedidos, condenou a Compromissária a realizar medidas de adequação na estação de Belford Roxo, enquanto julgou improcedente o pedido de condenação de danos morais;

CONSIDERANDO a existência dos inquéritos civis 37/2019 (MPRJ 20019.00857-035 – 2ª PJ de Barra do Piraí), 2019.00527251 (PJTC Belford Roxo), 13/2019 (PJTC de São Gonçalo) e IC 1036/2013 (PJTC de Duque de Caxias), em curso, todos tendo como objeto a acessibilidade das estações ferroviárias localizadas nos referidos Municípios;

Flávio

São

W

AP

5



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

CONSIDERANDO que as Partes têm conhecimento da existência de grande quantidade de ações individuais ajuizadas contra a Compromissária, principalmente no ano de 2019, cujos principais pedidos envolvem a promoção da acessibilidade e dano moral, sendo o pleito de dano moral acessório;

CONSIDERANDO que foram iniciadas tratativas visando a resolução da controvérsia de forma extrajudicial, tendo havido concordância quanto à divisão das tratativas em dois momentos distintos, ante as peculiaridades do caso e a necessidade de se conferir maior previsibilidade, quais sejam: (i) **FASE DO DIAGNÓSTICO**, relativamente à obrigação de realizar um diagnóstico das estações, o que possibilitará, posteriormente, a eventual implementação da fase (ii) a seguir descrita; e (II) **FASE DO CRONOGRAMA E EXECUÇÃO DAS OBRAS**, fase que, se ocorrer, estabelecerá as obrigações, por meio da celebração de um segundo TAC, no que tange às obras de suas 104 (cento e quatro) estações e de 20 (vinte) trens adquiridos pela Compromissária;

CONSIDERANDO que o presente instrumento se restringe à **FASE DO DIAGNÓSTICO**,
eis que é etapa essencial para continuidade das tratativas;

CONSIDERANDO material disponibilizado pela Compromissária dando conta de ações que serão empreendidas pela Compromissária para, se celebrado o segundo TAC relativo à **FASE DE CRONOGRAMA E EXECUÇÃO DAS OBRAS**, tornar acessíveis as 104 (cento e quatro) estações ferroviárias operacionais, listadas no **Anexo I**, de toda a malha intermunicipal, bem como 20 (vinte) trens por ela adquiridos, excluindo-se aqueles trens cujas adequações devem ficar a cargo do Estado do Rio de Janeiro;

CONSIDERANDO que as Partes concordaram que o diagnóstico seguiria o conteúdo mínimo acordado pelas Partes, a partir de proposta feita pelo GATE no "Roteiro para Elaboração de Diagnóstico/Laudo Técnico das Condições de Acessibilidade no Sistema de Trens Urbanos", na forma do **Anexo II** que passa a integrar o presente, com as



MINISTÉRIO PÙBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ressalvas relativas (i) à rota acessível externa, que não é de responsabilidade da Compromissária, à exceção da calçada adjacente à estação, e (ii) aos trens, cujo parecer da equipe técnica do GATE encontra-se em anexo (IT 1093/2019 - Anexo III), eis que apenas 20 (vinte) trens foram adquiridos pela Compromissária e serão objeto do segundo TAC referente ao cronograma e execução;

CONSIDERANDO que as partes concordaram com o conteúdo do diagnóstico proposto pela Supervia;

CONSIDERANDO que as Partes concordaram com as premissas do diagnóstico proposto pela Compromissária em 13.08.2019 (Anexo IV), denominado “**Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário**”, bem como com o teor do *Template Final* (Anexo V) apresentado como modelo a ser seguido pela empresa contratada para a realização do diagnóstico, com a possibilidade de adoção de meios alternativos de acessibilidade em eventuais intervenções, na forma da NBR 14021/05;

CONSIDERANDO que as partes desejam encerrar os litígios pendentes na Justiça Estadual, bem como evitar novos litígios, desde que atendidas as obrigações assumidas pela compromissária no presente ajustamento de conduta e no segundo ajustamento de conduta, referente às obras de acessibilidade;

CONSIDERANDO que as obrigações impostas pelo Compromitente no presente TAC não implicam em renúncia pela Compromissária quanto a eventuais direitos perante o poder concedente;

As Partes celebram o presente **COMPROMISMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA**, na forma seguinte:



TÍTULO I – DOS COMPROMISSOS ASSUMIDOS PELAS PARTES

CLÁUSULA PRIMEIRA

A Compromissária **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A.**, compromete-se a:

- I. contratar, em até 30 (trinta) dias da assinatura do presente TAC, empresa idônea capaz de elaborar Relatório de Diagnóstico de acessibilidade referente às 104 (cento e quatro) estações ferroviárias operacionais de toda a malha intermunicipal operada pela Compromissária ("Relatório de Diagnóstico");
- II. executar, no prazo total de 120 (cento e vinte) dias, a contar da contratação de empresa idônea, com experiência na área, Relatório de Diagnóstico das 104 (cento e quatro) estações ferroviárias operacionais de toda a malha intermunicipal operada pela Compromissária, em conformidade com o conteúdo ajustado entre as Partes (Anexos II, III, IV, V e atas datadas de 19.07.2019, 29.07.2019, 13.08.2019 e 30.09.2019- Anexo VI), consolidado no Template Final (Anexo V), acompanhado de registro fotográfico e avaliação sobre o grau de complexidade das intervenções, bem como a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica -"ART" ou Registro de Responsabilidade Técnica - "RRT";
- III. arcar tão somente com os custos incorridos na contratação da empresa que elaborará o Relatório de Diagnóstico, o que não implica na assunção de responsabilidade por todas as eventuais melhorias e intervenções listadas no Relatório de Diagnóstico, nem no desembolso de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

custos ou despesas adicionais não previstas no *Template Final (Anexo V)*; e

IV. proporcionar encontro de trabalho, no prazo de até 10 (dez) dias úteis da contratação da empresa responsável pela realização do Relatório de Diagnóstico, com a presença da equipe técnica do GATE, visando a garantir que o diagnóstico, no formato da *Template Final (Anexo V)*, seja aplicado em consonância com o conteúdo mínimo acordado entre as Partes nas tratativas do TAC;

V. tolerar a realização de fiscalização ou vistoria no local, por parte do corpo técnico pericial do Ministério Público Estadual, ou qualquer outro técnico por sua indicação, sempre que previamente solicitado pelo GATE, devendo a Compromissária encaminhar o cronograma das vistorias a serem realizadas pela empresa contratada;

VI. encaminhar de forma gradual, com periodicidade mensal e quantitativo proporcional, os relatórios de diagnóstico que forem sendo concluídos, mencionados no item II acima, para análise, ainda que por amostragem, pelo GATE, de forma a permitir um fluxo constante e não atrasar as próximas etapas da negociação, através dos e-mails secgate@mpri.mp.br; luciana@mpri.mp.br. caoidosopdef@mpri.mp.br.

Parágrafo primeiro - Os Anexos II, III, IV, V, bem como as atas das reuniões realizadas em 19.07.2019, 29.07.2019, 13.08.2019 e 30.09.2019 (Anexo VI) e a IT do GATE n. 1086/2019 (Anexo VII) consideram-se parte integrante do presente TAC.

Parágrafo segundo – As Partes concordam expressamente que a definição de “entorno”,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

de responsabilidade da Compromissária, se restringe à calçada imediatamente adjacente à estação ferroviária operada pela Compromissária, que corresponde à extensão da calçada no limite de 25 (vinte e cinco) metros, quando existente, sendo, contudo, incluído no escopo do diagnóstico, ainda que não seja de sua responsabilidade, apontamentos em relação à rota acessível externa para adoção de eventuais medidas pelo Ministério Público em face dos terceiros responsáveis.

Parágrafo terceiro – Os banheiros que serão objeto de diagnóstico deste TAC e de eventual futura intervenção objeto de eventual segundo TAC são tão somente aqueles previstos para as estações de grande portes e descritos no Anexo I do 8º Aditivo do Contrato de Concessão (Austin, Bangu, Belford Roxo, Campo Grande, Cascadura, Comendador Soares, Deodoro, Duque de Caxias, Edson Passos, Engenheiro Pedreira, Engenho de Dentro, Gramacho, Japeri, Madureira, Meier, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Queimados, Santa Cruz, São Cristóvão, e Saracuruna), sem prejuízo dos banheiros já instalados nas estações Central do Brasil, Corte 8, Fragoso, Magalhães Bastos, Magé, Manguinhos, Maracanã, Piedade, Quintino, Ricardo de Albuquerque, Triagem, Vila Inhomirim e Vila Militar por questões comerciais, ainda que não previstos contratualmente, totalizando o quantitativo de 35 (trinta e cinco) banheiros, listados no Anexo VIII ao presente TAC.

Parágrafo quarto – As partes acordaram que deverá haver uma interpretação sistemática entre o item 6.8.13 da ABNT NBR 14.021/2005 e a Lei Estadual n. 8.415/2019, de forma que haja demarcação dos assentos preferenciais nas plataformas, 20 trens e demais pontos, conforme disposto na norma técnica, a fim de direcionar tal o público preferencial ao local, sem prejuízo da existência de sinalização visual nos moldes da Lei 8.415/2019 (“Todos os assentos são destinados preferencialmente aos idosos, pessoas com crianças de colo, gestantes, obesos, deficientes e pessoas com limitação temporária de locomoção”) nos demais espaços da plataforma e trens, caso celebrado o segundo TAC.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Parágrafo quinto – O Relatório de Diagnóstico apontará também eventuais adequações operacionalmente inviáveis, com indicação dos meios alternativos para garantia da acessibilidade.

CLÁUSULA SEGUNDA

O Ministério Público Estadual se compromete a:

I - peticionar no prazo de até 5 (cinco) dias a contar da presente data, junto ao Juízo da 16^a Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, na ACP da 16^a Vara de Fazenda, no sentido de levar o presente compromisso à homologação judicial, com pedido de suspensão da ação (sem extinção), até o cumprimento das obrigações assumidas neste TAC, pelo prazo estimado de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogados, eventualmente, na forma da Cláusula Sétima;

II – peticionar no prazo de até 5 (cinco) dias a contar da presente data, junto ao Juízo da 2^a Vara Cível da Comarca de Nilópolis, no processo n. 0009167-40.2014.8.19.0036, no sentido de levar o presente compromisso ao conhecimento do Juízo, com pedido de suspensão da ação (sem extinção), até o cumprimento das obrigações assumidas neste TAC, pelo prazo estimado de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogados, eventualmente, na forma da Cláusula Sétima deste TAC;

III – peticionar no prazo de até 5 (cinco) dias a contar da presente data, junto ao Juízo da 1^a Vara da Comarca de Japeri, no processo n. 0002519-97.2014.8.19.0083, no sentido de levar o presente compromisso ao conhecimento do Juízo, com pedido de suspensão da ação (sem extinção) até o cumprimento das obrigações assumidas neste TAC, pelo prazo

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

estimado de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogados, eventualmente, na forma da Cláusula Sétima deste TAC;

IV – peticionar no prazo de até 5 (cinco) dias a contar da presente data, junto ao Juízo da 1^a Vara da Cível da Comarca de Queimados, no processo n. 0008418-27.2014.8.19.0067, no sentido de levar o presente compromisso ao conhecimento do Juízo, com pedido de suspensão da ação (sem extinção) até o cumprimento das obrigações assumidas neste TAC, pelo prazo estimado de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogados, eventualmente, na forma da Cláusula Sétima deste TAC;

V – peticionar no prazo de até 5 (cinco) dias a contar da presente data, junto ao Juízo da 2^a Vara da Cível da Comarca de Belford Roxo, no processo n. 0010694-77.2015.8.19.0008, no sentido de levar o presente compromisso ao conhecimento do Juízo, com pedido de suspensão da ação (sem extinção), e dos prazos para interposição de recurso naquela demanda por ambas as partes, até o cumprimento das obrigações assumidas neste TAC, pelo prazo estimado de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogados, eventualmente, na forma da Cláusula Sétima deste TAC;

VI – com relação ao processo n. 0037927-90.2014.8.19.0038, (6^a Vara da Cível da Comarca de Nova Iguaçu), considerando que se encontra em segundo grau de jurisdição, será dada ciência do presente compromisso, no prazo de até 5 (cinco) dias a contar da presente data, à Assessoria de Recursos Constitucionais Cíveis do MPRJ, em razão do Recurso Especial interposto nos autos da Apelação 0037927-90.2014.8.19.0038, para a adoção das medidas necessárias para a suspensão do processo até o cumprimento das obrigações constantes neste TAC;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

VII – oficiar pela suspensão, até o cumprimento das obrigações constantes neste TAC, pelo prazo estimado de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogados, eventualmente, na forma da Cláusula Sétima deste TAC, dos inquéritos civis n. 201900527251 (PJTC de Belford Roxo), IC 37/2019 (2^a PJTC de Barra do Píraí), IC 13/19 (PJTC de São Gonçalo) e 1036/13 (PJTC de Duque de Caxias), em curso nas Promotorias de Justiça abrangidas pelo presente instrumento, incluindo eventuais inquéritos civis em curso nestas promotorias que versem a promoção de acessibilidade em estações ferroviárias;

VIII - notificar previamente a Compromissária, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis, para eventual acompanhamento do cumprimento das obrigações constantes no presente TAC;

IX – divulgar internamente, nos termos da Deliberação nº 71/2019 do Conselho Superior do Ministério Público, a celebração do presente TAC, para fins de publicidade;

X – caso seja constatada pelo GATE alguma inadequação do diagnóstico apresentado pela Compromissária, dentro dos moldes do Template Final, deverá ser notificada a Compromissária no prazo de 10 (dez) dias para ciência, e as Partes deverão se reunir em até 10 (dez) dias a contar do recebimento da notificação, para regularização, o que deverá ocorrer no prazo adicional de 30 (trinta) dias;

XI – no prazo de 30 (trinta) dias a contar da remessa da última leva de relatórios de diagnóstico elaborados pela compromissária, caso não haja nenhuma inadequação apontada e notificada após a análise do material, por amostragem, pelo GATE, será considerado integralmente cumprido o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

objeto do presente TAC, não podendo ser alegado seu descumprimento ("Termo de Aceite do Diagnóstico"). Caso remanesça inadequação, será observado o disposto no inciso X acima.

Parágrafo único - No caso de eventual acompanhamento, por parte do GATE, do cumprimento das obrigações assumidas neste TAC, a que se refere o inciso V da Cláusula Primeira, o Ministério P\xfablico Estadual se compromete a enviar por e-mail para a Compromissária, com 5 (cinco) dias úteis de antecedência, informando, o(s) nome(s) do(s) perito(s) ou técnico(s) responsável(is) pelo acompanhamento.

TÍTULO II – DO DESCUMPRIMENTO DO PRESENTE COMPROMISSO

CLÁUSULA TERCEIRA

Os signatários deste instrumento se comprometem a observar e respeitar seus termos e condições.

CLÁUSULA QUARTA

Em caso de descumprimento das obrigações previstas na Cláusula Primeira, o Ministério P\xfablico Estadual notificará a Compromissária para que, no prazo de 15 (quinze) dias úteis, contados do recebimento da notificação, comprove a conformidade de suas práticas com as condições e termos estabelecidos no presente instrumento, ou regularize, em 30 (trinta) dias corridos, contados do recebimento da notificação, a situação que originou a notificação, adequando-a aos referidos termos, sob pena de multa de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) por dia de descumprimento, até o limite de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), podendo demandar em Juízo a tutela específica da obrigação de fazer, com fixação das medidas de apoio a serem definidas pelo Juízo da execução.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Parágrafo único - O valor referido na Cláusula Quarta a título de multa será devido a partir do 31º (trigésimo primeiro) dia da data de recebimento da notificação.

CLÁUSULA QUINTA

A eventual inobservância pela Compromissária de qualquer dos prazos estabelecidos neste instrumento negocial, resultante de fato de terceiro, caso fortuito ou força maior, na forma do artigo 393 do Código Civil, não constituirá descumprimento do presente, sendo-lhe devolvido integralmente o prazo previamente estipulado para o adimplemento da obrigação.

Parágrafo único: se houver impossibilidade de realização do diagnóstico em determinada estação por conta de questões afetas à segurança pública, deverá a Compromissária notificar o Promotor de Justiça, expondo os motivos do alegado impedimento, o que será analisado pelos setores competentes do Ministério Público no prazo de 10 (dez) dias e, se confirmado, encaminhado para os órgãos de execução com atribuição para adoção das medidas cabíveis, sendo a referida estação excluída do objeto do presente e direcionada para posterior negociação.

CLÁUSULA SEXTA

As obrigações estipuladas nesse compromisso de ajustamento de conduta não excluem aquelas fixadas pelos demais órgãos públicos que fiscalizem ou regulem – total ou parcialmente – as atividades aqui descritas, sobretudo a AGTRANSP e o Poder Concedente Estadual.

lptuo
sp
mg
AV
15



TÍTULO III
DAS CONVENÇÕES PARA REGULAR OS PROCESSOS A SEREM INSTAURADOS
PARA DISCUTIR AS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS PELO PRESENTE COMPROMISSO
DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

CLÁUSULA SÉTIMA

As Partes acordam que, após a apresentação pelo Compromitente do Termo de Aceite do Diagnóstico (cf. Cláusula Segunda, inciso XI), e não existindo divergências, prosseguirão elas imediatamente nas tratativas para a celebração do segundo TAC, no prazo aproximado de 60 (sessenta) dias úteis, podendo ser prorrogado pelas partes, relativo à **FASE DO CRONOGRAMA E EXECUÇÃO DAS OBRAS**.

CLÁUSULA OITAVA

Nos termos dos artigos 190 e 200 do Código de Processo Civil de 2015, e artigos 15 a 17 da Resolução n.118 do Conselho Nacional do Ministério Pùblico, de 1º de dezembro de 2014, as partes se comprometem às seguintes condutas e estipulam as regras de procedimento contidas neste capítulo, que deverão incidir na tramitação de quaisquer ações e processos de conhecimento, cautelares ou executivos que venham a ser instaurados perante o Judiciário, no procedimento comum e nos procedimentos especiais, para executar, impugnar, anular, rescindir, adaptar, rediscutir ou negar efeitos, total ou parcialmente, ao presente compromisso de ajustamento de conduta.

CLÁUSULA NONA

Nos termos do art. 246, V e §§1º e 2º, e dos artigos 269, 270 e seu parágrafo único, todos do Código de Processo Civil, as Partes acordam que a citação e as intimações poderão ser recebidas validamente nos endereços eletrônicos indicados nesta cláusula,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

em e-mail a ser enviado simultaneamente e com cópia para todos, desde que sejam confirmados pelo destinatário devendo ser informada eventual mudança de endereço eletrônico:

- pelo MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL, (INSERIR EMAIL DOS PROMOTORES), luciana@mprj.mp.br, savieira@mprj.mp.br, gmacabu@mprj.mp.br; bbzerra@mprj.mp.br; martinho@mprj.mp.br; thais.possati@mprj.mp.br; caoidosopdef@mprj.mp.br e rscharfstein@mprj.mp.br

- pela Compromissária, ricardo.junqueira@mattosfilho.com.br; carolina.deluiz@mattosfilho.com.br; marcelo.franco@supervia.com.br; jose.ramos@supervia.com.br e marina.strube@supervia.com.br;

CLÁUSULA DÉCIMA

No caso de ajuizamento de qualquer ação ou processo para discutir o presente compromisso de ajustamento de conduta, para os fins do art. 334, e seus parágrafos, do Código de Processo Civil, as Partes afirmam desde logo que desejam a realização da audiência de conciliação prevista na lei, a fim de tentarem obter a autocomposição dos eventuais litígios existentes.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

Por ocasião da audiência prevista na cláusula anterior, as Partes manifestam seu interesse de, com a participação do Juízo, definir calendário para a prática dos atos processuais, nos termos do art.191 do Código de Processo Civil.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

Eventuais litígios oriundos dos termos do presente compromisso de ajustamento



MINISTÉRIO PÙBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

de conduta serão dirimidos no Foro da Justiça Estadual do Estado do Rio de Janeiro, na Comarca da Capital, na 16^a Vara de Fazenda Pública.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA

Os valores das multas previstas no presente termo serão devidamente corrigidos e revertidos para Fundo Específico para Defesa dos Direitos das Pessoas Idosas – FUNDEPI – previsto na Lei Estadual 2536/1996 e vinculado ao CEDEPI (Conselho Estadual para a Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa), com conta do Banco Bradesco, Agência 6898-5, conta corrente 617-3, CNPJ 15.193.180/0001-42 (dados a serem confirmados na ocasião de eventual execução) ou outro Fundo análogo na hipótese de inexistência deste, a ser indicado pelo exequente, destacando-se a informação prestada nesta data no sentido de que o Fundo Específico para Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência se encontra inoperante.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA

Este compromisso produzirá efeitos legais a partir da sua assinatura e suas disposições, inclusive aquelas relativas às multas previstas, terão eficácia de título executivo extrajudicial, na forma dos arts. 5º § 6º, da Lei nº 7.347/85, e artigos 515, III, 711 e 784, IV e XII, todos do Código de Processo Civil.

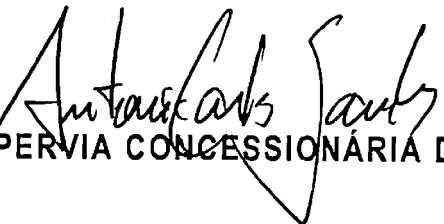
A compromissária, bem como a titular da Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva da Pessoa com Deficiência da Capital se comprometem a oficiar a Agência Reguladora do Contrato de Concessão, bem como ao Estado, dando ciência sobre o conteúdo do presente termo de ajustamento de conduta.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

E, estando as Partes acordadas, firmam o presente compromisso em três vias, comprometendo-se a dar publicidade aos órgãos responsáveis pela aplicação das convenções ora pactuadas.

Rio de Janeiro, 03 de outubro de 2019.


SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A


LUCIANA MARIA VIANNA DIREITO
Promotora de Justiça
Mat. 1235


SABRINA CARVALHAL VIEIRA
Promotora de Justiça
Mat. 3227


GUILHERME MACABU SEMEGHINI
Promotor de Justiça
Mat. 2505


BRUNO DE FARIA BEZERRA
Promotor de Justiça
Mat. 4856


LUCIANA BRAGA MARTINHO
Promotora de Justiça
Mat. 2497


THAIS POSSATTO DE SOUZA
Promotora de Justiça
Mat. 7946


DANIEL FAVARETTO BARBOSA
Promotor de Justiça
Mat. 2350

ANEXO I

RAMAL DEODORO

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS MUNICÍPIO

1	Central do Brasil	Rio de Janeiro
2	Praça da Bandeira	Rio de Janeiro
3	São Cristóvão	Rio de Janeiro
4	Maracanã	Rio de Janeiro
5	Mangueira	Rio de Janeiro
6	São Francisco Xavier	Rio de Janeiro
7	Riachuelo	Rio de Janeiro
8	Sampaio	Rio de Janeiro
9	Engenho Novo	Rio de Janeiro
10	Silva Freire	Rio de Janeiro
11	Méier	Rio de Janeiro
12	Engenho de Dentro	Rio de Janeiro
13	Piedade	Rio de Janeiro
14	Quintino	Rio de Janeiro
15	Cascadura	Rio de Janeiro
16	Madureira	Rio de Janeiro
17	Oswaldo Cruz	Rio de Janeiro
18	Bento Ribeiro	Rio de Janeiro
19	Marechal Hermes	Rio de Janeiro
20	Deodoro	Rio de Janeiro

RAMAL SANTA CRUZ

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS MUNICÍPIO

1	Vila Militar	Rio de Janeiro
2	Magalhães Bastos	Rio de Janeiro
3	Realengo	Rio de Janeiro
4	Padre Miguel	Rio de Janeiro
5	Guilherme da Silveira	Rio de Janeiro
6	Bangu	Rio de Janeiro
7	Senador Camará	Rio de Janeiro
8	Santíssimo	Rio de Janeiro
9	Augusto Vasconcelos	Rio de Janeiro
10	Campo Grande	Rio de Janeiro
11	Benjamin do Monte	Rio de Janeiro
12	Inhoaíba	Rio de Janeiro
13	Cosmos	Rio de Janeiro
14	Paciência	Rio de Janeiro
15	Tancredo Neves	Rio de Janeiro
16	Santa Cruz	Rio de Janeiro

RAMAL JAPERI

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS MUNICÍPIO

1	Ricardo de Albuquerque	Rio de Janeiro
2	Anchieta	Rio de Janeiro
3	Olinda	Nilópolis
4	Nilópolis	Nilópolis
5	Edson Passos	Mesquita
6	Mesquita	Mesquita
7	Presidente Juscelino	Mesquita
8	Nova Iguaçu	Nova Iguaçu
9	Comendador Soares	Nova Iguaçu
10	Austin	Nova Iguaçu
11	Queimados	Queimados
12	Engenheiro Pedreira	Japeri
13	Japeri	Japeri
14	Lajes	Paracambi
15	Paracambi	Paracambi

RAMAL SARACURUNA

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS MUNICÍPIO

1	Manguinhos	Rio de Janeiro
2	Bonsucesso	Rio de Janeiro
3	Ramos	Rio de Janeiro
4	Olaria	Rio de Janeiro
5	Penha	Rio de Janeiro
6	Penha Circular	Rio de Janeiro
7	Brás de Pina	Rio de Janeiro
8	Cordovil	Rio de Janeiro
9	Parada de Lucas	Rio de Janeiro
10	Vigário Geral	Rio de Janeiro
11	Duque de Caxias	Duque de Caxias
12	Corte 8	Duque de Caxias
13	Gramacho	Duque de Caxias
14	Campos Elíseos	Duque de Caxias
15	Jardim Primavera	Duque de Caxias
16	Saracuruna	Duque de Caxias

RAMAL BELFORD ROXO

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

MUNICÍPIO

1	Triagem	Rio de Janeiro
2	Jacarezinho	Rio de Janeiro
3	Del Castilho	Rio de Janeiro
4	Pilares	Rio de Janeiro
5	Tomás Coelho	Rio de Janeiro
6	Cavalcante	Rio de Janeiro
7	Mercadão de Madureira	Rio de Janeiro
8	Rocha Miranda	Rio de Janeiro
9	Honório Gurgel	Rio de Janeiro
10	Barros Filho	Rio de Janeiro
11	Costa Barros	Rio de Janeiro
12	Pavuna/São João de Meriti	Rio de Janeiro
13	Vila Rosali	São João de Meriti
14	Agostinho Porto	São João de Meriti
15	Coelho da Rocha	São João de Meriti
16	Belford Roxo	Belford Roxo

RAMAL VILA INHOMRIM

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS MUNICÍPIO

1	Morabi	Duque de Caxias
2	Imbarié	Duque de Caxias
3	Manoel belo	Duque de Caxias
4	P. Angélica	Duque de Caxias
5	Piabetá	Magé
6	Fragoso	Magé
7	Vila Inhomirim	Magé

RAMAL VILA GUAPIMIRIM

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS MUNICÍPIO

1	Pq. Estrela	Magé
2	Santa Dalila	Magé
3	Suruí	Magé
4	Santa Guilhermina	Magé
5	Iriri	Magé
6	Magé	Magé
7	Jd. Nova Marília	Magé
8	Jororó	Magé
9	Citrolândia	Magé
10	P. Ideal	Guapimirim
11	Jd. Guapimirim	Guapimirim
12	P. Modelo	Guapimirim
3	P. Bananal	Guapimirim
14	Guapimirim	Guapimirim

ANEXO II

ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE DIAGNÓSTICO/LAUDO TÉCNICO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NO SISTEMA DE TRENS URBANOS

O Diagnóstico/Laudo Técnico deve ser elaborado por profissional técnico habilitado com emissão de RRT e/ou ART devidamente registrado no Conselho Profissional competente.

As informações deverão atender os requisitos técnicos previstos nas NBR's 9050/2015 e 14021/2005 da ABNT e seguindo o roteiro abaixo com informações a serem levantadas sugeridas a seguir:

Rota Acessível Externa (na calçada e áreas de acesso):

Trata das condições de acesso no entorno da estação.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Calçadas: larguras mínimas, estado de conservação e existência de obstáculos;
- Faixa de travessia para pedestres: existência de faixas e suas condições de conservação; existência de semáforo; existência de rebaixamento de calçada; etc.
- Existência de sinalização visual e tátil de alerta e direcional;
- Existência de parada de ônibus ou outro modo de transporte no entorno da Estação: verificação suas condições de acessibilidade: sinalização visual e tátil de alerta e direcional; existência de assentos preferenciais; largura mínima para circulação de PCR

Rota Horizontal Acessível Interna:

Trata das condições de acessos e circulação no interior da Estação garantindo condições de plena acessibilidade, segurança e conforto.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Acesso livre de obstáculos no interior da Estação observando-se as rotas para bilheterias, catracas, banheiros, plataforma de embarque/desembarque;
- Sinalização visual com placas indicativas dos principais pontos garantindo o contraste adequado de cores;
- Sinalização tátil de alerta e direcional garantindo a indicação de rotas do acesso principal à bilheteria, catracas, sanitários, plataformas de embarque/desembarque, sanitários e demais serviços à disposição do público. A sinalização tátil de alerta deve garantir a segurança do deficiente visual nos seguintes pontos: escadas, rampas, elevadores, plataformas de embarque/desembarque, etc.;

Rota Vertical Acessível:

Trata das condições de circulação vertical no interior da Estação garantindo plenas condições de acesso às pessoas em cadeira de rodas e com mobilidade reduzida.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Formas de acesso ao interior da Estação: (i) por meio de rampas com declividade mínima definida em Norma Técnica (8,33%), devidamente sinalizada, dotada de corrimão em duas alturas e largura mínima compatível com o fluxo de pessoas; (ii) por meio de elevadores com dimensões de porta suficiente para acesso de PCR, dimensões de cabine que permita o giro da cadeira de rodas, corrimãos, sinalização sonora e tátil nas batoeiras, etc;
- Formas de acesso à plataforma de embarque/desembarque nas mesmas condições citadas acima.

Sinalização Acessível Visual e Tátil:

Trata do sistema de informação visual e tátil nas rotas externas, internas da Estação garantindo plenas condições de orientação às pessoas com baixa visão e/ou cegas.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Existência de sinalização visual compatível com as Normas Técnicas em locais necessários à orientação dessas pessoas, na forma e tamanho das letras e no contraste entre a cor da fonte e o fundo da placa;
- Existência de piso tátil de alerta em pontos necessários à indicação de perigo às pessoas com baixa visão e/ou cegas. Se faz necessário observar os requisitos normativos de contraste de cor e textura entre o piso tátil e o piso adjacente;
- Existência de piso tátil direcional indicando rotas principais de deslocamento entre os seguintes pontos: acessos à bilheteria, catraca, banheiros, rampas, elevadores plataformas de embarque/desembarque e, outros pontos de importância no interior da Estação;
- Existência de Mapa Tátil no interior da Estação com a indicação das rotas de acesso.

Mobiliário Acessível:

Trata das características do mobiliário existente garantindo condições de uso para as pessoas com deficiência.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Bilheteria com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal;
- Condições especiais de acesso nas catracas;
- Balcões de atendimento com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal em áreas de serviço tais como lanchonetes, etc.;
- Bancos localizados na plataforma não indicam a prioridade para idosos e deficientes.

Banheiro/Vestiário Acessíveis:

Trata das condições de acesso, uso e sinalização dos banheiros existentes no interior da Estação garantindo o seu uso pleno por pessoas com deficiência.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Condições adequadas de acesso de PCR ao interior do sanitário, observando-se largura e condições de giro da cadeira;
- Existência de bacia sanitária atendendo aos requisitos normativos;
- Existência de barras de apoio;
- Existência de Instalação de sistema de alarme no interior dos banheiros conforme dispositivos especificados na NBR 9050/2015;
- Existência de proteção do sifão nos lavatórios dos banheiros;
- Existência de puxadores horizontais nas portas dos banheiros;
- Existência do acionamento das descargas de acordo com as especificações da NBR 9050;
- Existência de torneiras dos lavatórios conforme especificações da NBR 9050.

Plataformas de embarque/desembarque:

Trata das condições de acessibilidade no embarque/desembarque nos trens garantindo acesso à composição em nível e com menor vão entre o trem e a plataforma.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Caracterização da plataforma se em curva ou retilínea;
- Tipologia dos trens e suas características de altura e distância para a plataforma conforme especificações da NBR 14021/2005;
- Demarcação na plataforma de áreas de embarque/desembarque para pessoas com deficiência conforme a NBR 14021/2005;
- Existência de vãos entre o trem e a plataforma conforme especificado no item 6.8.5 da NBR 14021/2005.

Acessibilidade nos Trens:

Trata das condições de acessibilidade no interior das composições garantindo condições de segurança e conforto às pessoas com deficiência conforme a NBR 14021/2005.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Existência de informação visual do destino do trem de forma legível;
- Existência de alarme sonoro, audível interna e externamente ao carro, para informar o fechamento iminente das portas;

- Existência de informação visual permanente na parte interna do trem, próximo às portas, contendo nome e sequência das estações, destacando-se as estações de transferência;
- Existência de dispositivo para solicitação de auxílio em situação de emergência;
- Existência de sinalização visual indicando a localização das saídas de emergência;
- Existência de sinalização com o Símbolo Internacional de Acesso, na lateral externa do carro;
- Existência de alarmes visuais em todas as portas, visíveis interna e externamente informando o fechamento iminente das portas;
- Existência de dispositivo de sinalização visual e sonora para indicar a estação em que o trem se encontra.

REQUISITOS NORMATIVOS PARA ADAPTAÇÃO DO SISTEMA DE TREM URBANO EXISTENTE

Conforme especificado na NBR 14021/2005:

8.1 Adaptação dos sistemas existentes

Na adaptação dos sistemas existentes, recomenda-se priorizar as obras nas estações:

- a) em ordem decrescente de demanda, considerando o total de usuários que circulam nas estações a partir das informações sobre entradas e transferências;
- b) que tenham demanda significativa de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- c) de transferência ou transbordo, intermodais ou multimodais;
- d) que atendam a centros de serviço, áreas densas de emprego, centros educacionais, hospitais ou centros de reabilitação.

8.2 Adaptação das estações existentes

No plano de reforma para adaptação das estações existentes, deve ser atendido obrigatoriamente o descrito em 8.2.1 a 8.2.6.

8.2.1 Adaptação e sinalização de acesso para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme 5.4.

8.2.1.1 Nas estações existentes deve haver pelo menos um acesso para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, vinculado à rota acessível externa e interna.

8.2.1.2 Deve ser priorizada a adaptação dos acessos com maior demanda ou integrados a diferentes modos de transporte, ou ainda aqueles que atendam a centros de serviço, de saúde, de reabilitação, educacional ou cultural.

8.2.1.3 Quando o acesso para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida estiver localizado em sistema viário complexo ou com tráfego intenso que comprometa à condição de segurança da travessia em nível, devem ser previstas passarelas ou passagens subterrâneas acessíveis, de forma a evitar travessia em nível.

8.2.2 Implementação e sinalização de rota acessível interna conforme 5.2.1, 5.2.3, 5.2.4, 5.3.1, 5.5.2, 6.2.4, 6.5 e 6.8.5.

8.2.3 Adaptação e sinalização de pelo menos uma bilheteria e um equipamento de auto-atendimento, quando existentes, conforme 5.5.1 e 6.8.2.

8.2.3.1 Deve haver pelo menos uma bilheteria em cada conjunto de bilheterias que permita o atendimento de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme figura 3.

8.2.3.2 Quando houver equipamentos de auto-atendimento para venda de bilhetes, pelo menos uma máquina em cada conjunto deve permitir a utilização por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme figura 4.

8.2.4 Adaptação e sinalização de um equipamento de controle de acesso, conforme 5.5.3 e 6.8.3.

8.2.5 Adaptação e sinalização do local de embarque e desembarque para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nas plataformas, conforme 5.6.3, 6.8.7 e 6.8.8.

8.2.6 Implementação de dispositivos sonoros e visuais para veiculação de mensagens e alarmes, conforme 6.2.4, 6.2.5, 6.6.1, 6.6.2, 6.8.1 e 6.8.5.

8.3 Adaptação dos carros destinados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos trens existentes

No plano de reforma para adaptação dos carros destinados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos trens existentes, deve ser atendido obrigatoriamente o descrito em 5.8.1 a 5.8.4, priorizados na seqüência.

8.3.1 Adaptação e sinalização de área para usuários de cadeira de rodas nos trens e da porta de embarque e desembarque, conforme 1.1, 5.8.3, 5.8.4.1, 5.8.5 e 6.8.12.

8.3.2 Implementação de sinalização visual e sonora indicando o fechamento iminente das portas do trem, conforme 6.8.10 a).

8.3.3 Implementação de dispositivos para veiculação de mensagens sonoras, conforme 6.8.10 c) e 6.8.11.

8.3.4 Implementação de dispositivo para que o vão e o desnível entre o trem e a plataforma, no local destinado ao embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, atendam a 5.6.4.

8.3.5 Sinalização de vãos acima de 10 cm e de desníveis acima de 8 cm, respectivamente, nos demais locais de embarque e desembarque conforme 6.8.5.

ANEXO III

INFORMAÇÃO TÉCNICA 1093/2019
10 de Setembro de 2019.

Nº MPRJ: 2019.00794180

Solicitante: PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA DA CAPITAL

Endereço: RUA DA AMÉRICA- SANTO CRISTO, RIO DE JANEIRO - RJ

CEP: 20.220-590

Modais de transporte, e sistema de transporte público local (STPL), incluindo estações e terminais.. Estações, terminais e modais estaduais ou cuja concessão tenha sido feita pelo estado. Verificação de parâmetros de acessibilidade. Os parâmetros da legislação e dos marcos normativos de referência estão parcialmente atendidos, com avaliação geral positiva. Composição de trem da Supervia fabricado pela empresa Alstom.

Avalie-nos



A sua avaliação é muito importante.



Endereço: Avenida Nilo Peçanha, 151, 10º andar - Centro - CEP 20020-100
Telefones da Secretaria do GATE: 2262-1001 / 2262-1040

1. INTRODUÇÃO

A Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital solicita ao GATE a realização de visita técnica em composição de trem fabricado pela empresa “Alstom”, pertencente à Supervia, emitindo-se parecer quanto às suas condições de acessibilidade.

Em vista da solicitação no presente trabalho será realizado o serviço técnico de verificação de parâmetros de acessibilidade.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. REFERENCIAIS LEGAIS E TÉCNICOS ESPECÍFICOS

Para a presente análise serão considerados os seguintes referenciais:

Referenciais Legais: Lei n. 10.098/2000, Decreto n. 5.296/2004, Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência/ONU e NBR 14022/2006.

Referencial Técnico Específico: NBR 14021/2005 (acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano).

2.2. A VISTORIA

Data: 21 de agosto de 2019.

Participante(s): pelo GATE/MPRJ arquitetos e urbanistas Itamar Kalil e Luís Otávio G. Maneschy, e estagiário Thiago Gonzalez

Acompanhantes: vários profissionais das áreas de manutenção e jurídica da Supervia.

Procedimentos: A vistoria baseou-se em observação visual da parte externa e dos espaços internos do equipamento, sendo extraídas fotografias e realizadas medições por trena onde necessárias.

2.3. CARACTERIZAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DE TREM URBANO

De acordo com informações extraídas do site https://pt.wikipedia.org/wiki/Frota_da_SuperVia, além de composições de outros fabricantes, a Supervia possui trens da empresa “Alstom” designados pelas séries 4000 e 5000, sendo fabricados em 2013/2014 e 2016/2017, respectivamente.

Série	Imagem	Origem	Ano/Adquirente Inicial	Fabricante	Potência/Aceleração	Trens/Carros (dez 2018) ^[1]
4000		Brasil Supervia	2013 / 2014 Supervia	→ Alstom ^[4]	2860 kW 0.90 m/s²	20/ 80
5000		Brasil Supervia	2016 / 2017 Supervia	→ Alstom	2860 kW 0.90 m/s²	4/ 16

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Frota_da_SuperVia



O equipamento analisado da Supervia caracteriza-se como uma composição formada por 02 trens, com número de série 4007 e 4008. Cada trem possui 04 carros (ou vagões), sendo 01 carro de comando onde em uma extremidade se encontra o espaço de controle operacional (cabina de comando com maquinista), e no restante de seu espaço apresenta área destinada aos passageiros. Os demais 03 carros que complementam o trem são somente dotados de áreas de passageiros.

A composição é formada assim pelo total de 08 carros, havendo em cada uma de suas extremidades uma cabina de comando, sendo o restante dos espaços destinado aos passageiros. O modelo construtivo dos carros possibilita a circulação interna pelos passageiros entre os seus espaços.

De acordo com funcionário da manutenção, o conjunto que forma cada composição é indivisível, ou seja, qualquer avaria acontecida em um dos 08 carros que formam a composição demanda o recolhimento em oficina da composição inteira para a realização dos devidos reparos.

2.4. AFERIÇÃO DOS PRINCIPAIS ASPECTOS DA ACESSIBILIDADE

Os critérios para análise dos aspectos da acessibilidade são referenciados a partir da norma técnica NBR 14021/2005, cuja abordagem de acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano determina os itens a serem observados na vistoria. Deste modo, apresentam-se aqui as irregularidades presentes na composição da fabricante “Alstom” com os respectivos itens da norma referida.

(i). Item 5.8.3 da NBR 14021/2005: Carro acessível

A quantidade de carros acessíveis especificados na norma técnica é de 01 carro por trem, com previsão de espaço destinado à pessoa em cadeira de rodas preferencialmente próximo à cabine de comando da composição.

Situação Presente	
	<p>A Supervia considera que são acessíveis os 02 carros de comando, vez que junto à primeira porta de cada um deles há um espaço destinado para pessoa em cadeira de rodas.</p> <p>No entanto, estando irregular tal espaço, como será visto posteriormente no item (iii), sob a ótica técnica avalia-se que os citados carros não podem ser considerados perfeitamente acessíveis.</p>
Avaliação do GATE: Item Irregular	



(ii). Item 5.8.4.1 da NBR 14021/2005: Portas

O vão livre das portas de embarque e desembarque para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida deve ter largura mínima de 1,20m.

Situação Presente	
	As portas de todos os 08 carros (vagões) da composição, inclusive os 02 carros de comando que apresentam locais tidos de uso de pessoas em cadeira de rodas, apresentam vão livre de 1,60m.
Avaliação do GATE: Item Regular	

(iii). Item 5.8.5 da NBR 14021/2005: Local para pessoa em cadeira de rodas

Previsão de local livre de obstáculos e medindo 0,80m x 1,20m (módulo de referência) no carro a ser utilizado por pessoa em cadeira de rodas. Deve encontrar-se preferencialmente próximo à porta de embarque/desembarque, posicionado em sentido perpendicular ao carro e possuir barra de apoio (ou balaústre) com afastamento de no mínimo 04 cm do espaço delimitado para o passageiro.

Situação Presente	
	A composição apresenta 02 locais atribuídos ao uso de pessoas em cadeira de rodas, localizados próximos à primeira porta de embarque/desembarque dos carros de comando e contando com balaústre para apoio. No entanto, tais espaços mostram-se subdimensionados para esta finalidade, contando com uma largura livre junto à porta de apenas 69cm, já descontado a distância mínima de 4cm até o balaústre. Além dos atributos citada na norma técnica ora referenciada, ao entendimento do GATE, por analogia às normas de outros modais de transportes, os locais destinados às pessoas em cadeira de rodas devem dispor também de demarcação em piso, dispositivo de travamento, cinto de segurança e sinalização indicativa de seu uso.
Avaliação do GATE: Presença de Irregularidade: Subdimensionamento do espaço.	



(iv). Item 5.8.6 da NBR 14021/2005: Assento preferencial no trem.

Indicada a quantidade maior ou igual a 5% do total de assentos de cada carro, devendo dispor de altura de 41 a 43 cm, espaço livre frontal de 60 cm e serem dotados de barra de apoio ou balaústre.

Situação Presente	
	<p>Os 08 carros da composição apresentam alguns assentos tidos pela Supervia como preferenciais em coloração (azul) distinta dos demais assentos (branco), estando o total desses assentos em um percentual maior (16%) que o determinado pela norma técnica (5%).</p> <p>Tais assentos se encontram colocados em duplas, dentro de uma linha de assentos dispostos nas laterais dos vagões, existindo proximidade de balaústre em somente o assento situado no extremo da linha.</p>
<p>Avaliação do GATE: Presença de Irregularidade: Parte dos assentos preferenciais é desprovida de balaústre.</p>	

(v). Item 5.8.6.1 da NBR 14021/2005: Assento para pessoa obesa.

No carro destinado à pessoa com deficiência deve ser previsto 01 assento para pessoa obesa, com largura equivalente a dois assentos contíguos.

Situação Presente	
	<p>Os carros com local para pessoa em cadeira de rodas (carros de comando) não dispõem de assento para pessoa obesa, assim como os demais carros da composição.</p> <p>Ao entendimento do GATE, esse assento deve dispor ainda de sinalização indicativa de seu uso.</p>
<p>Avaliação do GATE: Presença de Irregularidade: Ausência de assento para pessoa obesa nos carros de comando.</p>	



(vi). Item 6.8.11 da NBR 14021/2005: No carro acessível

- a) **Símbolo Internacional de Acesso:** Na lateral externa e junto à porta de embarque e desembarque.

Situação Presente
 <p>Um dos carros de comando se encontrava irregular, não dispondo de indicação externa de acessibilidade em uma das laterais, enquanto que na outra lateral possuía a sinalização de acessibilidade na forma de adesivo plástico, contudo já avariado. Verificado que o símbolo de acessibilidade é fixado na composição por meio de adesivo plástico, sendo alvo de frequente vandalismo, conforme justificativa de um profissional da manutenção para as irregularidades constatadas poderia ser estudada pela Supervia uma forma mais resistente na identificação da acessibilidade da composição, como pintura por exemplo.</p>

Avaliação do GATE: Presença de Irregularidade: ausência e dano frequente de identificador de carro acessível (carro de comando) decorrente de vandalismo.

- b) **Alarmes visuais:** Em todas as portas, com visibilidade interna e externa.

Situação Presente
 <p>A composição apresenta em funcionamento correto a sinalização luminosa para alerta do fechamento das portas de todos os seus carros, com visibilidade interna e externa, instalada na verga dos seus vãos.</p> <p>Avaliação do GATE: Item Regular</p>



- c) **Sinalização visual e sonora:** Dispositivos para identificação da estação onde o trem se encontra, pra a próxima estação, para o lado de desembarque e para eventuais anormalidades.

Situação Presente	
 	
<p>A composição apresenta os seguintes dispositivos de informação aos passageiros: equipamentos com mensagens visuais e sonoras variadas nas áreas de passagens entre os seus carros; dispositivos de mensagens visuais em pequenos painéis instalados junto ao teto e na área central dos carros; e painéis fixos indicativos das linhas e estações existentes instalados acima das portas.</p>	
Avaliação do GATE: Item Regular	

- d) **Balaústres:** Junto às portas de embarque/desembarque de pessoa com deficiência visual e de emergência.

Situação Presente	
	<p>Todos os carros apresentam balaústres metálicos instalados junto as suas portas com parte de seu trecho superior dotada de revestimento diferenciado em material fotoluminescente.</p> <p>Contudo, tal trecho com revestimento apresenta acabamento denotando insuficiente diferenciação cromática.</p>
Avaliação do GATE: Presença de Irregularidade: acabamento diferenciado de trecho do balaústre em cor não contrastante.	



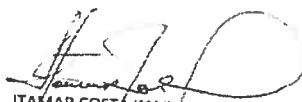
3. CONCLUSÃO

Em vista das análises procedidas, conforme solicitado pela Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção à Pessoa com Deficiência da Capital, verificou-se que a composição de trem fabricado pela empresa Alstom e pertencente à Supervia, apresenta várias irregularidades nas suas condições de acessibilidade.

Como procedido no item 2.4, a composição analisada apresenta as seguintes irregularidades quanto às especificações constantes da NBR 14021/2005:

- Item 5.8.3: Os carros de comando da composição não são considerados acessíveis.
- Item 5.8.5: O local para cadeira de rodas é subdimensionado, devendo sob a ótica do GATE dispor também de demarcação em piso, dispositivo de travamento, cinto de segurança e sinalização indicativa de seu uso.
- Item 5.8.6: Parte dos assentos preferenciais (na cor azul) são desprovidos de balaústres para apoio.
- Item 5.8.6.1: Ausência de assento para pessoa obesa e com sinalização indicativa de seu uso.
- Item 6.8.11.(a): Ausência da totalidade da sinalização externa indicativa de carro acessível, bem como presença frequente de sinalização danificada.
- Item 6.8.11.(d): Ausência de cor contrastante no trecho de revestimento diferenciado dos balaústres.

Em razão da análise realizada na composição da empresa “Alstom” disponibilizada ao exame pela Supervia, considera-se que esta não pode ser tomada como efetivamente acessível, concluindo-se que apresenta parâmetros de acessibilidade parcialmente atendidos, no entanto fazendo-se uma avaliação positiva frente à tipologia das irregularidades existentes.


ITAMAR COSTA KALIL
Técnico Pericial – GATE – Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 6690


LUIS OTÁVIO GUIMARÃES MANESCHY
Técnico Pericial – GATE – Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 3600



ANEXO IV

PREMISSAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE NAS ESTAÇÕES DO SISTEMA FERROVIÁRIO

super via
Trens Urbanos

OBJETIVO

A PARTIR DA ANÁLISE DAS NORMAS TÉCNICAS, DOS RELATÓRIOS DO GATE E DA REALIDADE DO SISTEMA FERROVIÁRIO, ESTABELECER AS PREMISSAS E ITENS NECESSÁRIOS À IMPLEMENTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.

NORMAS E DOCUMENTOS UTILIZADOS

- ABNT NBR 14021/2005 (Transporte Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano);
- ABNT NBR 9050/2015 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos);
- DOC XXIV - Critérios para instrução de diagnóstico (GATE);
- DOC XXIII - Diretriz técnica nº 11.2016 (GATE).

METODOLOGIA

A PARTIR DA ANÁLISE DA Diretriz técnica nº 11.2016 do GATE E SEUS PRINCIPAIS ASPECTOS, SERÃO PONTUADOS OS ITENS CONSIDERADOS PARA IMPLANTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, CONFORME O ITEM 8 DA ABNT NBR 14021/2005 (*Transporte - Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano*) QUE VERSA SOBRE ADAPTAÇÃO DO SISTEMA DE TREM URBANO OU METROPOLITANO EXISTENTE.

- Rota Acessível Externa: É a condição para acesso desde o logradouro até a entrada do imóvel;
- Rota Acessível Horizontal Interna: É a condição para acesso no(s) nível(is) horizontal(is) no(s) pavimento(s) da(s) edificação(es);
- Rota Vertical Acessível: É a condição da interligação interna vertical entre os pavimentos da(s) edificação(es);
- Sinalização Acessível Visual e Tátil: É a condição de orientação de pessoas com deficiência visual e auditiva no uso da edificação;
- Mobiliário Acessível: É a condição de existência de mobiliário com características que permita a espera e atendimento de pessoas com deficiência;
- Banheiro Acessível: É a condição do banheiro construído ou adaptado com os dispositivos especificados na norma técnica para uso de pessoas com deficiências;

Decomposição dos principais aspectos da acessibilidade arquitetônica conforme "DOC XXIII - Diretriz técnica nº 11.2016"

ROTA ACESSÍVEL EXTERNA

Trata das condições de acesso no entorno da estação.

São verificadas as seguintes condições principais:

- **Calçadas: larguras mínimas, estado de conservação e existência de obstáculos;** As adequações das calçadas não são de responsabilidade da SPV;
- **Faixa de travessia para pedestres: existência de faixas e suas condições de conservação; existência de semáforo; existência de rebaixamento de calçada; etc.** As adequações não são de responsabilidade da SPV;
- **Existência de sinalização visual e tátil de alerta e direcional.** A SPV instalará rampa ou elevador, conforme especificidades locais e piso podo tátil a fim de guiar o passageiro da calçada adjacente até o acesso da estação;
- **Existência de parada de ônibus ou outro modo de transporte no entorno da Estação: verificação suas condições de acessibilidade: sinalização visual e tátil de alerta e direcional; existência de assentos preferenciais; largura mínima para circulação de PCR.** As adequações não são de responsabilidade da SPV.

ROTA ACESSÍVEL EXTERNA

PROPOSIÇÃO:

REBAIXAMENTO DA CALÇADA ADJACENTE À
ESTAÇÃO E INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO
PODOTÁTIL ATÉ O ACESSO DA MESMA.

6.12.7.3 Rebaixamento de calçadas

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33 % (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20 m, da calçada, conforme Figura 93.
NBR-9050

CONFORME:

- ITEM 6.12.7.3 (ABNT NBR 9050/2015)

Alinhamento
do imóvel

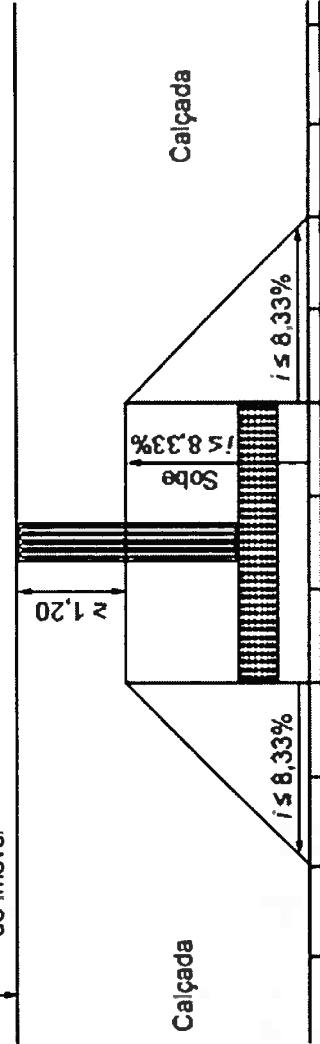


Figura 93 – Rebaixamentos de calçada – Vista superior

NBR-9050

ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA

7

Trata das condições de acessos e circulação no interior da Estação garantindo condições de plena acessibilidade, segurança e conforto.

São verificadas as seguintes condições principais:

- **Acesso livre de obstáculos no interior da Estação observando-se as rotas para bilheterias, catracas, banheiros, plataforma de embarque/desembarque.** A manutenção de rotas livres de obstáculos é priorizada pela SPV sempre que possível. Vale destacar que a SPV necessita de apoio do Poder Público para retirada de camelôs;
- **Sinalização visual com placas indicativas dos principais pontos garantindo o contraste adequado de cores.** A identidade visual e sinalização das estações foi adequada à época dos Jogos Olímpicos. A empresa contratada para diagnóstico identificará as necessidades de adequação, se aplicável, e manutenção a serem realizadas;
- **Sinalização tátil de alerta e direcional garantindo a indicação de rotas do acesso principal à bilheteria, catracas, sanitários, plataformas de embarque/desembarque, sanitários e demais serviços à disposição do público.** A sinalização tátil de alerta deve garantir a segurança do deficiente visual nos seguintes pontos: escadas, rampas, elevadores, plataformas de embarque/desembarque etc. A empresa contratada para diagnóstico identificará as necessidades de adequação, se aplicável, e manutenção a serem realizadas.

ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA

8

PROPOSIÇÃO:
INSTALAÇÃO DE SIGNALIZAÇÃO PODOTÁTIL
EM TODA A ROTA DO ACESSO À ESTAÇÃO
ATÉ A ÁREA DE EMBARQUE,
COMPREENDENDO AS BILHETERIAS,
CATRACAS E SANITÁRIOS (NAS ESTAÇÕES
QUE POSSUIREM).

6.8.2.4 Nas bilheterias ou equipamentos de auto-atendimento, deve haver sinalização tátil no piso informando o posicionamento para sua utilização, conforme figura 49 e 50.

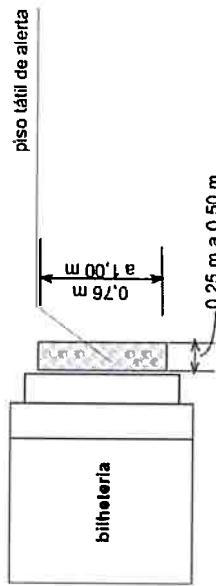


Figura 49 — Piso tátil na bilheteria — Planta

NBR-14021

6.8.3.2 Nos equipamentos de controle de acesso utilizados por usuários com deficiência visual, deve haver sinalização tátil no piso informando o posicionamento do usuário para sua utilização, conforme figura 51.

- CONFORME:**
- ITENS 6.8.2.4, 6.8.3.2, 6.8.5.1, 6.8.7.2 DA ABNT NBR 14021/2005;
 - ITEM 5.4.6 DA ABNT NBR 9050/2015;

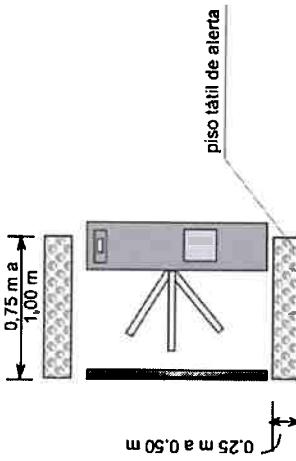


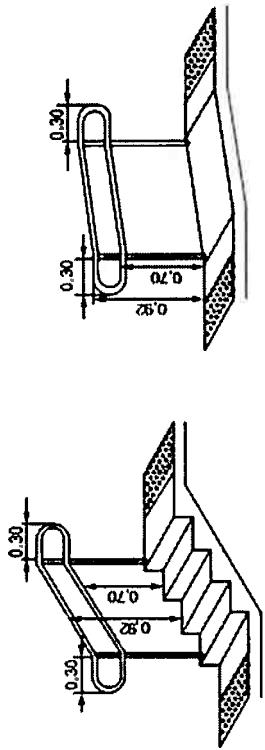
Figura 51 — Piso tátil nos equipamentos de controle de acesso - Planta - Exemplo
NBR-14021

ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA

9

6.8.7.2 No local de embarque e desembarque para a pessoa com deficiência visual, deve haver sinalização com piso tátil direcional, cromodiferenciado, medindo no mínimo $0,75\text{ m} \times 0,75\text{ m}$, instalada no piso junto à sinalização tátil de alerta da borda da plataforma e alinhada à porta de embarque, conforme figura 57. A instalação de piso tátil direcional até o acesso ou saída é opcional. Na inexistência de piso tátil direcional, deve ser garantido o atendimento por pessoal habilitado.

NBR-14021



6.8.5.1 Ao longo de toda a borda da plataforma, deve haver sinalização visual na cor amarela, com largura mínima de $0,10\text{ m}$ e piso tátil de alerta com largura entre $0,25\text{ m}$ a $0,50\text{ m}$, cromodiferenciado ou não, distando no mínimo $0,50\text{ m}$ da borda da plataforma, conforme figura 52. Opcionalmente, pode ser instalada faixa amarela tátil com largura mínima de $0,25\text{ m}$ ao longo de toda a plataforma, distando $0,50\text{ m}$ da borda da plataforma.

a) Em escadas

NBR-9050

b) Em rampas

NBR-9050

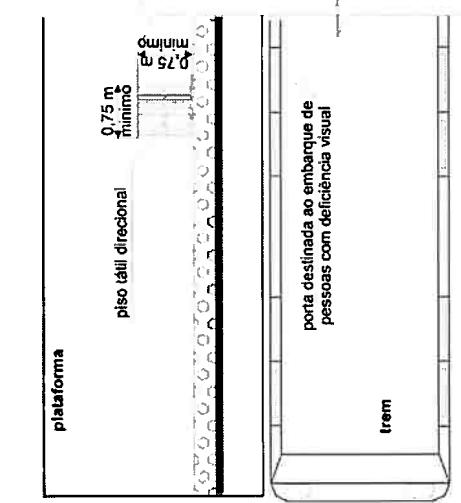


Figura 52 — Faixa amarela e piso tátil de alerta na borda da plataforma — Planta e corte

NBR-14021

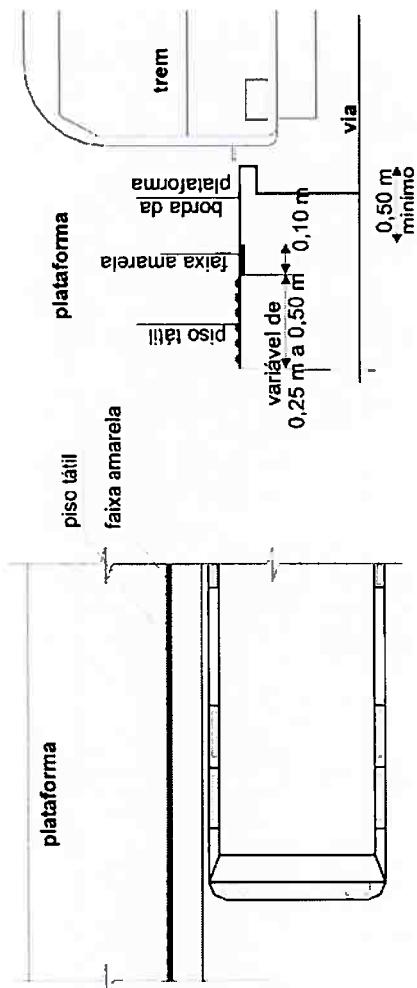
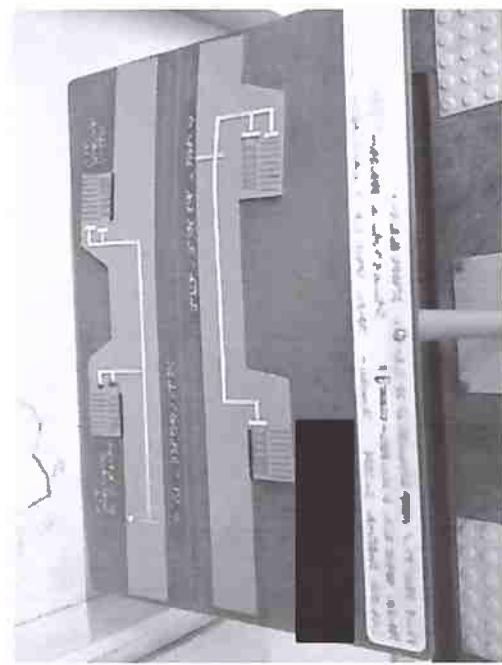
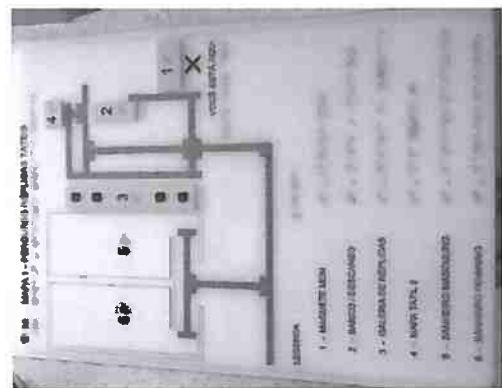


Figura 57 — Sinalização tátil e visual do local de embarque para a pessoa com deficiência visual — Planta — Exemplo

NBR-14021

ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA



Exemplos de mapa tátil em estações e edificações.

ROTA VERTICAL ACESSÍVEL

Trata-se das condições de circulação vertical no interior da Estação, garantindo plenas condições de acesso às pessoas em cadeira de rodas e com mobilidade reduzida.

São verificadas as seguintes condições principais:

- **Formas de acesso ao interior da Estação:**
 - (i) por meio de rampas com declividade mínima definida em Norma Técnica (8,33%), devidamente sinalizada, dotada de corrimão em duas alturas e largura mínima compatível com o fluxo de pessoas. Onde não houver, serão construídas para acesso às estações; ou
 - (ii) por meio de elevadores com dimensões de porta suficiente para acesso de PCR, dimensões de cabine que permita o giro da cadeira de rodas, corrimãos, sinalização sonora e tátil nas botoeiras, etc. Serão instalados para acesso dos mezaninos às plataformas de embarque e, quando da inviabilidade de construção de rampas, para acesso às estações.
- **Formas de acesso à plataforma de embarque/desembarque nas mesmas condições citadas acima.**

ROTA VERTICAL ACESSÍVEL

PROPOSIÇÃO:

- INSTALAÇÃO DE ELEVADORES PREFERENCIALMENTE (QUANDO ESPACIALMENTE VIÁVEL) DE 08 PASSAGEIROS PARA CIRCULAÇÃO ENTRE MEZANINOS E PLATAFORMAS;
 - CONSTRUÇÃO DE RAMPAS DE ACESSO PARA CIRCULAÇÃO ENTRE A RUA E MEZANINO OU RUA PARA PLATAFORMA;
 - INSTALAÇÃO DE ELEVADORES PARA CIRCULAÇÃO ENTRE A RUA E MEZANINO EM LOCAIS ONDE NÃO FOR POSSÍVEL INSTALAÇÃO DE RAMPAS;
 - EM LOCAIS ONDE AS RAMPAS EXISTENTES NÃO POSSUIREM A INCLINAÇÃO EXIGIDA, SERÃO INSTALADOS ELEVADORES EXCLUSIVOS DE ACESSIBILIDADE;
 - ITEM 6.9 DA ABNT NBR 9050/2015 - INSTALAÇÃO DE CORRIMÃO EM 02 ALTURAS NAS ESCADAS E RAMPAS EXISTENTES.
- CONFORME:
- ITENS 6.6, 6.9 E 6.10 DA ABNT NBR 9050/2015;

SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL

Trata do sistema de informação visual e tátil nas rotas externas e internas da Estação garantindo plenas condições de orientação às pessoas com baixa visão e/ou cegas.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Existência de sinalização visual compatível com as Normas Técnicas em locais necessários à orientação dessas pessoas, na forma e tamanho das letras e no contraste entre a cor da fonte e o fundo da placa. A empresa contratada para diagnóstico identificará as necessidades de adequação, se aplicável, e manutenção a serem realizadas;
- Existência de piso tátil de alerta em pontos necessários à indicação de perigo às pessoas com baixa visão e/ou cegas. Se faz necessário observar os requisitos normativos de contraste de cor e textura entre o piso tátil e o piso adjacente. Item considerado no escopo de “Rota Horizontal Acessível”;
- Existência de piso tátil direcional indicando rotas principais de deslocamento entre os seguintes pontos: acessos à bilheteria, catraca, banheiros, rampas, elevadores, plataformas de embarque/desembarque e, outros pontos de importância no interior da Estação. Item considerado no escopo de “Rota Horizontal Acessível”;
- Existência de Mapa Tátil no interior da Estação com a indicação das rotas de acesso. A empresa contratada para diagnóstico identificará as necessidades de adequação, se aplicável, e manutenção a serem realizadas.

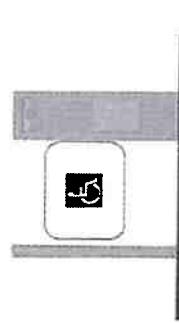
SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL

PROPOSIÇÃO:

- INSTALAÇÃO DE CONJUNTO COMPLEMENTAR DE COMUNICAÇÃO VISUAL CONFORME AS NORMAS:

- ITENS 5.5.3 E 6.3 ABNT NBR 14021/2005 - NAS CATRACAS OU PORTÕES/CANCELAS DE ACESSO;
- ITENS 6.3, 6.8.2 E 8.2.3 ABNT NBR 14021/2005 – SINALIZAÇÃO DO GUICHÉ DE BILHETERIA ACESSÍVEL;
- ITEM 6.8.1 ABNT NBR 14021/2005 – SINALIZAÇÃO DE ASSENTOS PREFERENCIAIS;
- ITEM 6.8.6 ABNT NBR 14021/2005 – SINALIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO VERTICAL;
- ITEM 6.3 ABNT NBR 14021/2005 – SINALIZAÇÃO ONDE HOUVER BANHEIROS;

OBS: LEI ESTADUAL Nº 8.415/2019.



NBR-14021

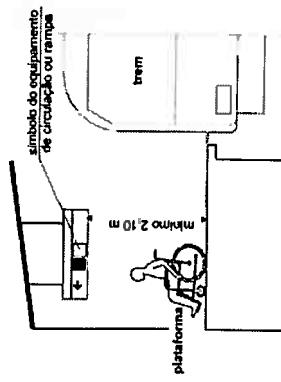


Figura 54 — Sinalização do equipamento de circulação – Elevação
para a pessoa com deficiência em caminhada reduzida – Elevação
NBR-14021

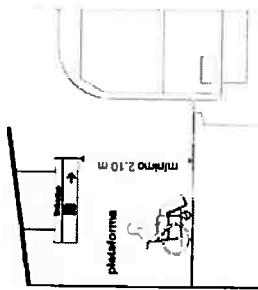


Figura 55 — Sinalização visual e tátil para o local de embarque
para a pessoa com deficiência em caminhada reduzida – Elevação
NBR-14021

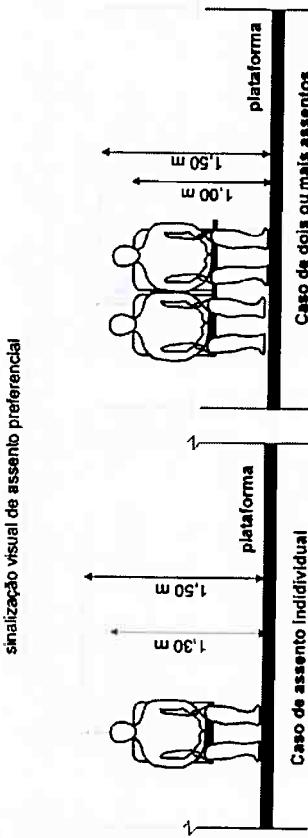


Figura 55 — Sinalização visual e tátil para o local de embarque
para a pessoa com deficiência em caminhada reduzida – Elevação
NBR-14021

SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL

EM CONFORMIDADE COM OS ITENS 5.6.2, 5.6.3 5.8.1, 6.8.7 E PRINCIPALMENTE **5.8.3** DA ABNT NBR 14021/2005 - OS LOCAIS DE EMBARQUE SERÃO CONSIDERADOS POSICIONADOS SEMPRE NA PRIMEIRA PORTA DO PRIMEIRO CARRO DA COMPOSIÇÃO, MAIS PRÓXIMA AO MAQUINISTA. ALINHADOS A ESSE PONTO, SERÁ CONSIDERADA A INSTALAÇÃO DOS ASSENTOS PREFERENCIAIS.

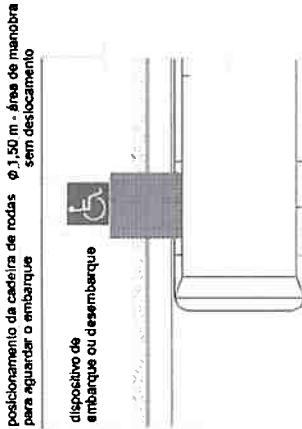


Figura 9 — Área de manobra e posicionamento de pessoas em cadeira de rodas na NBR-14021

5.8.3 Carro acessível

Deve haver no mínimo um carro em cada trem que possa ser utilizado por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, com área para pessoa em cadeira de rodas, preferencialmente localizado próximo à cabine de condução do trem.

NBR-14021

SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL

PROPOSIÇÃO:

- INSTALAÇÃO DE CONJUNTO COMPLEMENTAR DE COMUNICAÇÃO VISUAL CONFORME AS NORMAS:
 - ITEM 5.4.3 ABNT NBR 9050/2015 – SINALIZAÇÃO BRAILE EM CORRIMÃO DE ESCADAS;
 - ITEM 5.4.4.2 ABNT NBR 9050/2015 – SINALIZAÇÃO DE DEGRAUS DE ESCADAS;

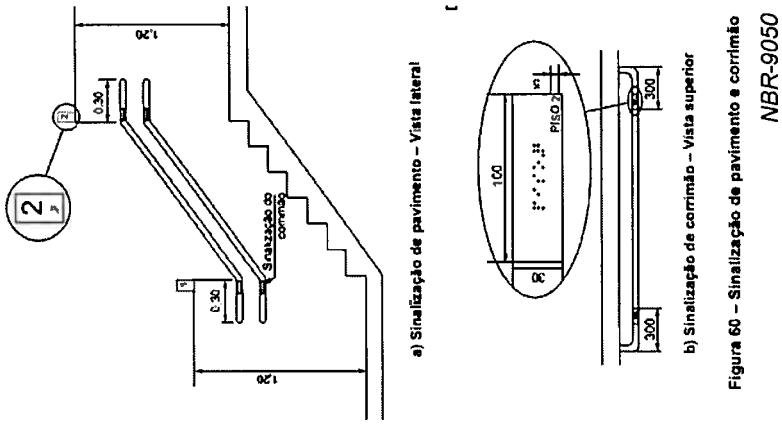
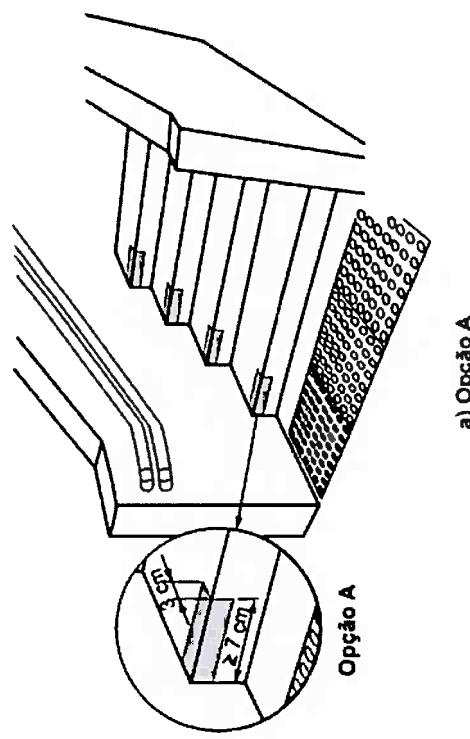


Figura 60 – Sinalização de pavimento e corrimão
NBR-9050



a) Opção A

NBR-9050

MOBILIÁRIO ACESSÍVEL

Trata das características do mobiliário existente garantindo condições de uso para as pessoas com deficiência.

São verificadas as seguintes condições principais:

- **Bilheteria com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal.** A empresa contratada para diagnóstico identificará as necessidades de adequação, se aplicável, e manutenção a serem realizadas;
- **Condições especiais de acesso nas catracas.** As estações possuem portões/cancelas preferenciais nas linhas de bloqueio que serão sinalizados conforme itens 5.5.3 e 6.3 ABNT NBR 14021/2005 já previstos no item “Sinalização Acessível Visual e Tátil”;
- **Balcões de atendimento com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal** em áreas de serviço tais como lanchonetes, etc. As adequações não são de responsabilidade da SPV;
- **Bancos localizados na plataforma não indicam a prioridade para idosos e deficientes.** Item considerado no escopo de “Sinalização Acessível Visual e Tátil”.

MOBILIÁRIO ACESSÍVEL

PROPOSIÇÃO:
**ADEQUAÇÃO DE 01 GUICHÊ EM CADA BILHETERIA E
 INSTALAÇÃO DE ASSENTOS PREFERENCIAIS NAS
 PLATAFORMAS, CONFORME:**

- ITENS 5.5.2, 8.2.3.1 ABNT NBR 14021/2005 E 9.2.3 ABNT NBR 9050/2015
 – ADEQUAÇÃO DE 01 GUICHÊ EM CADA BILHETERIA;
- ITENS 5.6.2 E 6.8.8 ABNT NBR 14021/2005 – INSTALAÇÃO DE ASSENTOS PREFERENCIAIS;

Próximo ao local de embarque e desembarque para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida deve haver assentos preferenciais, com altura entre 0,41 m e 0,43 m, apoio para braços e espaço frontal maior ou igual a 0,60 m, garantindo a interligação com a rota acessível, conforme figura 8. Quando sua existência interferir na área de circulação de usuários ou de cadeira de rodas, podem ser utilizados assentos basculantes sem apoio para braços.

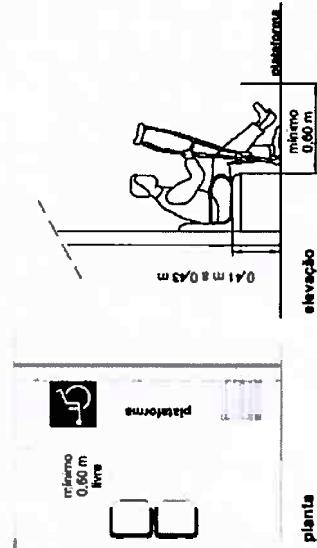
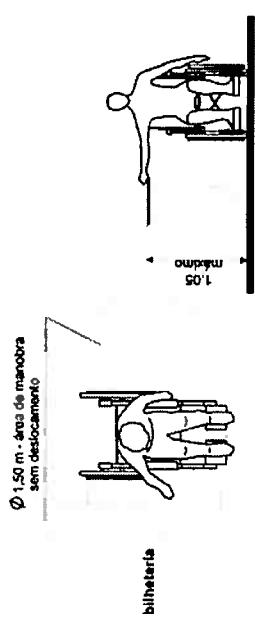


Figura 8 — Assentos preferenciais na plataforma – Exemplo

NBR-14021



NBR-14021

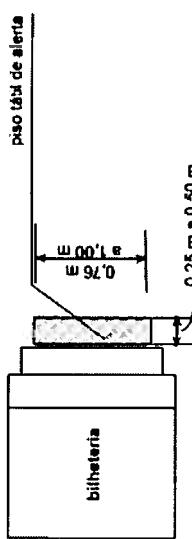
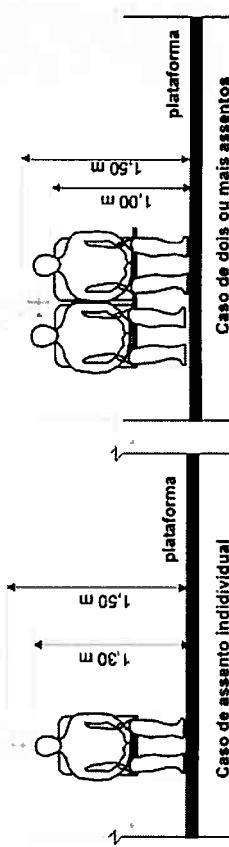


Figura 49 — Piso tátil na bilheteria – Planta

NBR-14021

sinalização visual de assento preferencial



Caso de dois ou mais assentos

NBR-14021

BANHEIRO/VESTIÁRIO ACESSÍVEIS

Trata-se das condições de acesso, uso e sinalização dos banheiros administrados pela SuperVia já existentes e aqueles que serão construídos nas estações de grande porte, de acordo com o contrato de concessão, garantindo seu uso pleno por pessoas com deficiência.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Condições adequadas de acesso de PCR ao interior do sanitário, observando-se largura e condições de giro da cadeira;
- Existência de bacia sanitária atendendo aos requisitos normativos;
- Existência de barras de apoio;
- Existência de instalação de sistema de alarme no interior dos banheiros conforme dispositivos especificados na ABNT NBR 9050/2015;
- Existência de proteção do sifão nos lavatórios dos banheiros;
- Existência de puxadores horizontais nas portas dos banheiros;
- Existência do acionamento das descargas de acordo com as especificações da ABNT NBR 9050/2015;
- Existência de torneiras dos lavatórios conforme especificações da ABNT NBR 9050/2015.

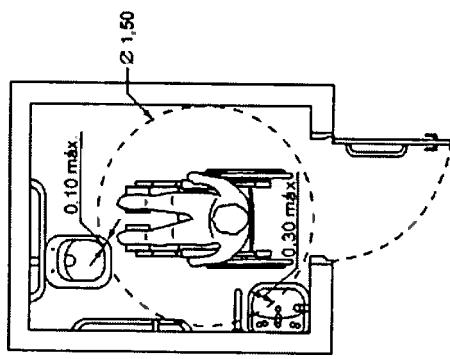
BANHEIRO/VESTIÁRIO ACESSÍVEIS

PROPOSIÇÃO:

NAS ESTAÇÕES QUE POSSUIREM BANHEIROS PÚBLICOS,
ADEQUAÇÃO DOS MESMOS CONFORME:

- ITEM 7 DA ABNT NBR 9050/2015 – ADEQUAÇÃO DE BANHEIROS;
- ITEM 5.6.4.1 DA ABNT NBR 9050/2015 – INSTALAÇÃO DE ALARME DE
EMERGÊNCIA PARA SANITÁRIO;
- IMPLEMENTAÇÃO DE BANHEIROS CONFORME O OITAVO ADITIVO TA8
DO CONTRATO DE CONCESSÃO;

BANHEIROS CONTEMPLADOS NO TA-8	EXISTENTE / ADEQUAR	BANHEIROS CONTEMPLADOS NO TA-8	EXISTENTE / ADEQUAR
CENTRAL DO BRASIL	EXISTENTE / ADEQUAR	CASCADURA	EXISTENTE / ADEQUAR
MADUREIRA	EXISTENTE / ADEQUAR	DEODORO	EXISTENTE / ADEQUAR
NIÓPOLIS	EXISTENTE / ADEQUAR	EDSON PASSOS	A CONSTRUIR
MESQUITA	A CONSTRUIR	NOVA IGUAÇU	A CONSTRUIR
COMENDADOR SOARES	A CONSTRUIR	AUSTIN	A CONSTRUIR
QUEIMADOS	A CONSTRUIR	ENGENHEIRO PEDREIRA	A CONSTRUIR
JAPERI	EXISTENTE / ADEQUAR	BANGU	A CONSTRUIR
SANTA CRUZ	A CONSTRUIR	BELFORD ROXO	A CONSTRUIR
DUQUE DE CAXIAS	A CONSTRUIR	GRAMACHO	A CONSTRUIR
SARACURUNA	EXISTENTE / ADEQUAR		



b) Vista superior da área da manobra
NBR-9050

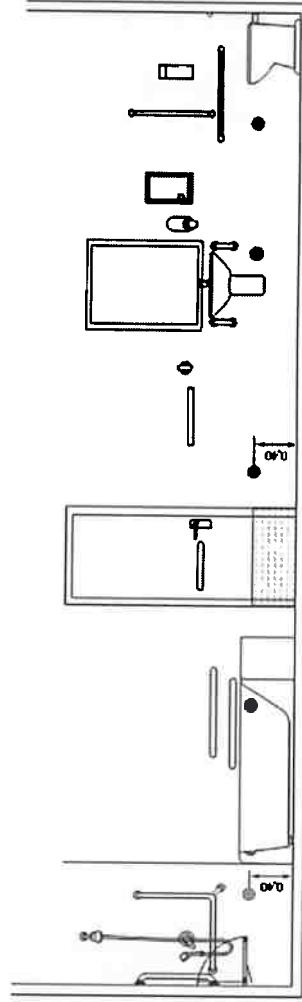


Figura 67 – Possibilidade de posicionamento do dispositivo de alarme
no banheiro – Exemplos

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

21

Trata-se das condições de acessibilidade no embarque/desembarque dos trens garantindo acesso à composição em nível e com menor vão entre o trem e a plataforma.

São verificadas as seguintes condições principais:

- Caracterização da plataforma: em curva ou retilínea;
- Tipologia dos trens e suas características de altura e distância para a plataforma conforme especificações da ABNT NBR 14021/2005;
- Demarcação na plataforma de áreas de embarque/desembarque para pessoas com deficiência conforme a ABNT NBR 14021/2005. Item considerado no escopo de “Sinalização Acessível Visual e Tátil” POSICIONADOS SEMPRE NA PRIMEIRA PORTA DO PRIMEIRO CARRO DA COMPOSIÇÃO, MAIS PRÓXIMA AO MAQUINISTA. ALINHADOS A ESSE PONTO, SERÁ CONSIDERADA A INSTALAÇÃO DOS ASSENTOS PREFERENCIAIS.
- Existência de vãos entre o trem e a plataforma conforme especificado no item 6.8.5 da ABNT NBR 14021/2005. Nos casos de impraticabilidade de adequação, o vão receberá sinalização conforme previsto no item 6.8.5 da ABNT NBR 14021/2005.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

22

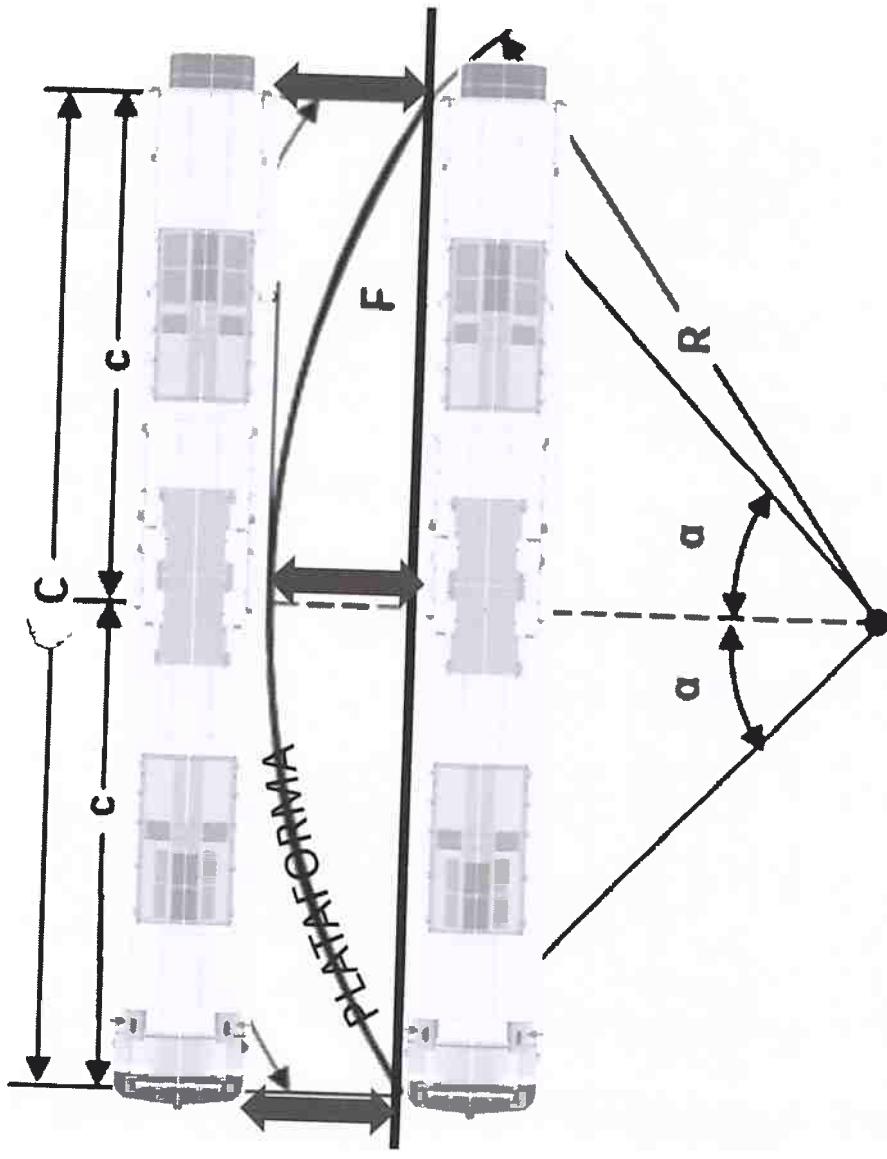
PROPOSIÇÃO PARA ADEQUAÇÃO DAS PLATAFORMAS:

- ITEM 5.6.4 DA ABNT NBR 14021/2005 – PARA PLATAFORMAS RETAS E COM CURVATURAS CUJO APROXIMAÇÃO NÃO COMPROMETEM A CHEGADA DOS TRENS – NIVELAMENTO DE PLATAFORMAS;
- ITEM 8.2.2, 6.8.5, 5.6.4.1 E 5.6.4.2 DA ABNT NBR 14021/2005 – PARA ADEQUAÇÃO DAS PLATAFORMAS COM CURVAS CUJO APROXIMAÇÃO COMPROMETEM A CHEGADA DOS TRENS – SINALIZAÇÃO DAS PLATAFORMAS E UTILIZAÇÃO DE DISPOSITIVO MÓVEL NO LOCAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA;

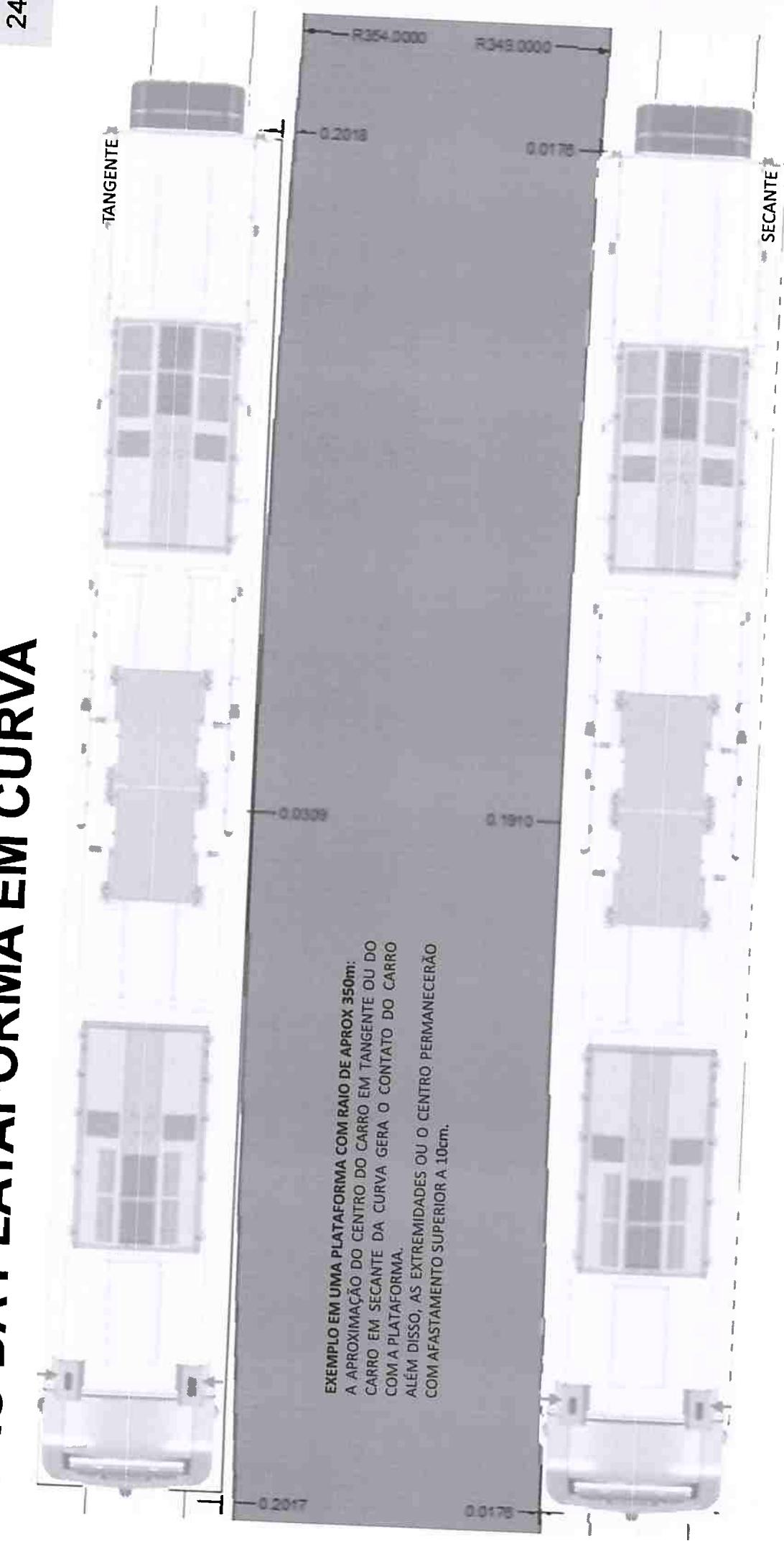
VÃO DA PLATAFORMA EM CURVA

23

- R = Raio
- C = Corda (CARRO DE PASSAGEIROS)
- c = Semi-corda
- A = arco (PLATAFORMA)
- F = Flecha (VÃO NO CENTRO DO CARRO)
- α = semi-ângulo



VÃO DA PLATAFORMA EM CURVA



PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

25



Exemplos de dispositivos móveis para embarque descritos na NBR 14021 itens 5.6.4.1 a 5.6.4.4.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

SUPERVIA



<https://www.accessible-japan.com/riding-train-subway-japan-wheelchair/>



<https://wheelchairtravel.org/chicago/public-transportation/>

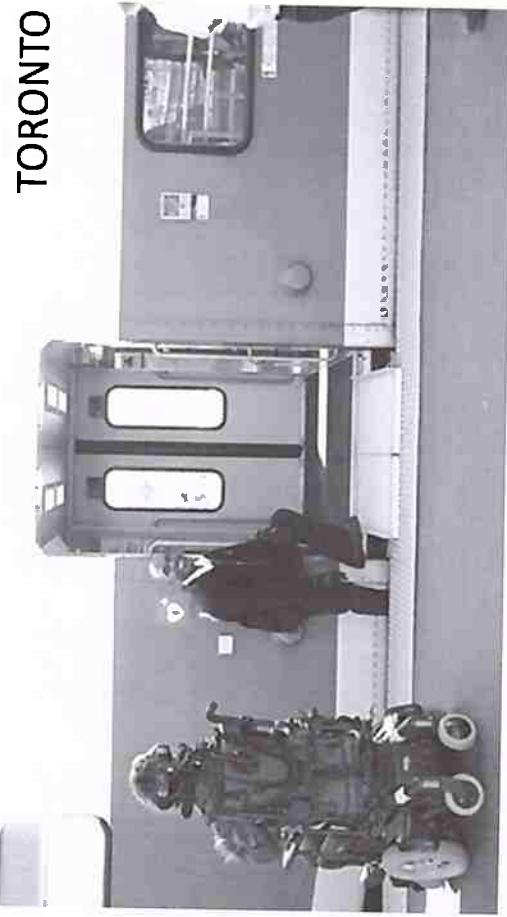
Exemplos de dispositivos móveis para embarque descritos na NBR 14021 itens 5.6.4.1 a 5.6.4.4.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

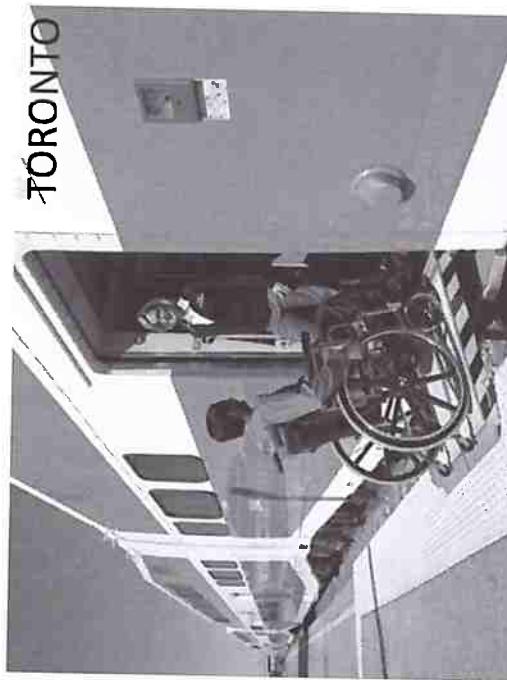
27

LISBOA

TORONTO



<https://www.gotransit.com/en/travelling-with-us/accessibility/accessible-vehicles-and-stations>



https://www.google.com/u/0/?si=1&source=imgrss&cd=&ved=2ahUKEwlnN6inuTIAhWahLGHeGxD4QihX6BqgB&am&url=http%3A%2F%2Fwww.metrolink.com%2Fen%2Fa bouts%2Fpublications%2Faccessibility_plan2011-12.aspx&psig=AOWaw1jxrZDWxzcBUdphlNC12&usm=154837010954574

Exemplos de dispositivos móveis para embarque descritos na NBR 14021 itens 5.6.4.1 a 5.6.4.4.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE



https://raigallery.wongm.com/melbourne-rail-accessibility/F118_2033.jpg.html



<https://wheelchairtravel.org/philadelphia/public-transportation/>

Exemplos de dispositivos fixos para embarque descritos na NBR 14021 itens 5.6.4.1 a 5.6.4.4.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

- O ITEM 8 DA ABNT NBR 14021/2005 VERSA SOBRE “ADAPTAÇÃO DO SISTEMA DE TREM URBANO OU METROPOLITANO”;

- O ITEM 8.2 VERSA DOS ITENS QUE DEVEM SER OBRIGATORIAMENTE ATENDIDOS;
 - O ITEM 8.2.2 MENCIONA OS ITENS OBRIGATÓRIOS PARA A IMPLEMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO DE ROTA ACESSÍVEL E NO QUE TANGE A QUESTÃO DO DESNÍVEL DAS PLATAFORMAS INDICANDO O ITEM 6.8.5;

8.2 Adaptação das estações existentes

No plano de reforma para adaptação das estações existentes, deve ser atendido obrigatoriamente o descrito em 8.2.1 a 8.2.6.

8.2.1 Adaptação e sinalização de acesso para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme 5.4.

8.2.1.1 Nas estações existentes deve haver pelo menos um acesso para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, vinculado à rota acessível externa e interna.

8.2.1.2 Deve ser priorizada a adaptação dos acessos com maior demanda ou integrados a diferentes modos de transporte, ou ainda aquelas que atendam a centros de serviço, de saúde, de reabilitação, educacional ou cultural.

8.2.1.3 Quando o acesso para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida estiver localizado em sistema viário complexo ou com tráfego intenso que comprometa à condição de segurança da travessia em nível, devem ser previstas passarelas ou passagens subterrâneas acessíveis, de forma a evitar travessia em nível.

8.2.2 Implementação e sinalização de rota acessível interna conforme 5.2.1, 5.2.3, 5.2.4, 5.3.1, 5.5.2, 6.2.4, 6.5 e 6.8.5.

8.2.3 Adaptação e sinalização de pelo menos uma bilheteria e um equipamento de auto-atendimento, quando existentes, conforme 5.5.1 e 6.8.2.

8.2.3.1 Deve haver pelo menos uma bilheteria em cada conjunto de bilheterias que permita o atendimento de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme figura 3.

8.2.3.2 Quando houver equipamentos de auto-atendimento para venda de bilhetes, pelo menos uma máquina em cada conjunto deve permitir a utilização por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme figura 4.

8.2.4 Adaptação e sinalização de um equipamento de controle de acesso, conforme 5.5.3 e 6.8.3.

8.2.5 Adaptação e sinalização do local de embarque e desembarque para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nas plataformas, conforme 5.6.3, 6.8.7 e 6.8.8.

8.2.6 Implementação de dispositivos sonoros e visuais para veiculação de mensagens e alarmes, conforme 6.2.4, 6.2.5, 6.6.1, 6.6.2, 6.8.1 e 6.8.5.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

6.8.5 Vão entre o trem e a plataforma

Quando, em qualquer porta do trem, o vão entre o trem e a plataforma for maior que 0,1 m ou o desnível entre trem e plataforma for maior que 0,08 m, deve haver informação visual permanente e informacão sonora alertando quanto ao vão ou desnível entre o trem e a plataforma.

NBR-14021

5.6.4 Vão e desnível entre o trem e a plataforma

No local de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o vão máximo entre o trem e a plataforma deve ser 0,1 m e o desnível máximo entre a plataforma e o trem deve ser 0,08 m, conforme figura 11.

NBR-14021

5.6.4.1 Deve-se adequar a porta do carro ou a plataforma, ou ambos, no local de embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas, de forma a atender às dimensões citadas. Podem ser feitas adaptações, utilizando-se dispositivos fixos ou móveis, atendendo às seguintes condições:

- a) não interferir ou prejudicar o intervalo entre trens e a regulação do sistema;
- b) ter superfície firme, estável e antiderrapante em qualquer condição;
- c) suportar carga de 300 kgf/m²;
- d) permanecer imóvel durante o embarque e o desembarque;
- e) quando inclinado, atender às especificações da tabela 2.

NBR-14021

MATRIZ DE INTERVENÇÕES – ROTEIRO GATE

31

ITEM	DESCRIÇÃO	NORMA TÉCNICA APLICÁVEL	ANÁLISE	INTERVENÇÃO
	Calçadas: larguras mínimas, estado de conservação e existência de obstáculos	-	NÃO SE APLICA	-
	Faixa de travessia para pedestres: existência de faixas e suas condições de conservação; existência de semáforo; existência de rebaixamento de calçada; etc.	-	NÃO SE APLICA	-
ROTA ACESSÍVEL EXTERNA	Existência de sinalização visual e tátil de alerta e direcional	NBR9050-Item 6.12.7.3	SERÁ ATENDIDO	REBAIXAMENTO DA CALÇADA ADJACENTE À ESTAÇÃO E INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO PODOTÁTIL ATÉ O ACESSO DA MESMA
	Existência de parada de ônibus ou outro modo de transporte no entorno da Estação: verificação suas condições de acessibilidade; sinalização visual e tátil de alerta e direcional; existência de assentos preferenciais; largura mínima para circulação de PCR	-	NÃO SE APLICA	-
	Acesso livre de obstáculos no interior da Estação observando-se as rotas para bilheterias, catracas, banheiros, plataforma de embarque/desembarque	NBR14021-Item 3.51	SERÁ ATENDIDO	-
	Sinalização visual com placas indicativas dos principais pontos garantindo o contraste adequado de cores	NBR9050-Item 5 e NBR14021-Item 6	SERÁ ATENDIDO	SINALIZAÇÃO JÁ EXISTENTE - ADEQUAR
ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA	Sinalização tátil de alerta e direcional garantindo a indicação de rotas do acesso principal à bilheteria, catracas, sanitários, plataformas de embarque/desembarque, sanitários e demais serviços à disposição do público. A sinalização tátil de alerta deve garantir a segurança do deficiente visual nos seguintes pontos: escadas, rampas, elevadores, plataformas de embarque/desembarque , etc.	NBR14021-Item 6.8.2.4	SERÁ ATENDIDO	INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO PODOTÁTIL GARANTIDO ROTA ACESSÍVEL DO ACESSO DA ESTAÇÃO ATÉ A ÁREA DE EMBARQUE

MATRIZ DE INTERVENÇÕES – ROTEIRO GATE

32

ITEM	DESCRIÇÃO	NORMA TÉCNICA APLICÁVEL	ANÁLISE	INTERVENÇÃO
ROTA VERTICAL ACESSÍVEL	<p>Por meio de rampas com declividade mínima definida em Norma Técnica (8,33%), devidamente sinalizada, dotada de corrimão em duas alturas e largura mínima compatível com o fluxo de pessoas</p> <p>Por meio de elevadores com dimensões de porta suficiente para acesso de PCR, dimensões de cabine que permita o giro da cadeira de rodas, corrimãos, sinalização sonora e tátil nas botoeiras, etc.</p>	NBR9050-Item 6.6 NBR9050-Item 10	SERÁ ATENDIDO SERÁ ATENDIDO	RAMPAS PRICITARIAMENTE EM ÁREAS EXTERNAS, NO CASO DE RAMPAS EXISTENTES COM INCLINAÇÃO FORA DE NORMA, SERÃO CONSIDERADOS EQUIPAMENTOS MECÂNICOS PARA GARANTIR ROTA ACESSÍVEL SERÃO CONSIDERADOS ELEVADORES OU PLATAFORMAS DE PLANO INCLINADO ONDE A INSTALAÇÃO DE ELEVADORES FOR IMPRATICÁVEL
SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL	<p>Existência de sinalização visual compatível com as Normas Técnicas em locais necessários à orientação dessas pessoas, na forma e tamanho das letras e no contraste entre a cor da fonte e o fundo da placa</p> <p>Existência de piso tátil de alerta em pontos necessários à indicação de perigo às pessoas com baixa visão e/ou cegos. Se faz necessário observar os requisitos normativos de contraste de cor e textura entre o piso tátil e o piso adjacente</p> <p>Existência de piso tátil direcional indicando rotas principais de deslocamento entre os seguintes pontos: acessos à bilheteria, catracas, banheiros, rampas, e elevadores plataformas de embarque/desembarque e, outros pontos de importânciā no interior da Estação</p> <p>Existência de Mapa Tátil no interior da Estação com a indicação das rotas de acesso Bilheteria com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal</p> <p>Condições especiais de acesso nas catracas</p>	NBR9050-Item 5 e NBR14021-Item 6 NBR14021-Item 6.8.2.4 NBR14021-Item 6.8.2.4 NBR9050-Item 5.4.2 NBR14021-Item 5.5.2, 8.2.3, 8.2.3.1 e NBR9050-Item 9.2.3 NBR14021-Item 5.5.3 e 6.3	SERÁ ATENDIDO SERÁ ATENDIDO SERÁ ATENDIDO SERÁ ATENDIDO SERÁ ATENDIDO	<p>INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO VISUAL COMPLEMENTAR À EXISTENTE</p> <p>INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO PODOTÁTIL GARANTINDO ROTA ACESSÍVEL DO ACESSO DA ESTAÇÃO ATÉ A ÁREA DE EMBARQUE</p> <p>INSTALAÇÃO DE MAPA TÁTIL NA ÁREA PAGA DA ESTAÇÃO</p> <p>A DEQUAÇÃO DE 01 GUICHÉ EM CADA BILHETERIA</p> <p>SINALIZAR CANCELAS EXISTENTES, ADEQUAR LARGURA ONDE FOR NECESSÁRIO, GARANTIR ÁREA DE MANOBRA</p> <p>BALCÕES DE SERVIÇOS DA SUPERVIA SERÃO ADEQUADOS, OS LOCATÁRIOS SERÃO NOTIFICADOS PARA ADEQUAÇÃO DE SUAS RESPECTIVAS LOJAS</p> <p>INSTALAÇÃO DE ASSENTOS PREFERENCIAIS NAS PLATAFORMAS, JUNTO AOS LOCAIS DE EMBARQUE</p>
MOBILIÁRIO ACESSÍVEL	<p>Balcões de atendimento com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal em áreas de serviço tais como lanchonetes, etc.</p> <p>Bancos localizados na plataforma não indicam a prioridade para idosos e deficientes</p>	NBR9050-Item 9.2 NBR14021-Item 5.6.2, 6.8.8 e 6.8.8.1	SERÁ ATENDIDO SERÁ ATENDIDO	

MATRIZ DE INTERVENÇÕES – ROTEIRO GATE

ITEM	DESCRIÇÃO	NORMA TÉCNICA APLICAVEL	ANALISE	INTERVENÇÃO
BANHEIRO/VESTIÁRIO ACESSÍVEL	Condições adequadas de acesso de PCR ao interior do sanitário, observando-se largura e condições de giro da cadeira		SERÁ ATENDIDO	
	Existência de bacia sanitária atendendo aos requisitos normativos	NBR-9050-Item 7	SERÁ ATENDIDO	
	Existência de instalação de sistema de alarme no interior dos banheiros conforme dispositivos especificados na NBR 9050/2015	NBR-9050-Item 5.6.4.1	SERÁ ATENDIDO	ADEQUAÇÃO DOS BANHEIROS EXISTENTES, ONDE FOR NECESSÁRIO
	Existência de proteção do sifão nos lavatórios dos banheiros		SERÁ ATENDIDO	
	Existência de puxadores horizontais nas portas dos banheiros		SERÁ ATENDIDO	
	Existência do acionamento das descargas de acordo com as especificações da NBR 9050	NBR-9050-Item 7	SERÁ ATENDIDO	
	Existência de torneiras dos lavatórios conforme especificações da NBR 9050		SERÁ ATENDIDO	
	Demarcação na plataforma de áreas de embarque/desembarque para pessoas com deficiência conforme a NBR 14021/2005	NBR14021-Item 5.6.2, 5.6.3, 5.8.3 e 6.8.7	SERÁ ATENDIDO	EM CONFORMIDADE COM OS ITENS 5.6.2, 5.8.1, 6.8.7 E PRINCIPALMENTE 5.8.3 DA NBB14021 - OS LOCAIS DE EMBARQUE SERÃO CONSIDERADOS POSICIONADOS SEMPRE NA PRIMEIRA PORTA DO PRIMEIRO CARRO DA COMPOSIÇÃO, MAIS PRÓXIMA AO MAQUINISTA. ALINHADOS A ESSE PONTO, SERÁ CONSIDERADA A INSTALAÇÃO DOS ASSENTOS PREFERENCIAIS
	Existência de vãos entre o trem e a plataforma conforme especificado no item 6.8.5 da NBR 14021/2005			- ITEM 5.6.4 DA NBR14021 – PARA PLATAFORMAS RETAS E COM CURVATURAS CUJO APROXIMAÇÃO NÃO COMPROMETEM A CHEGADA DOS TRENS – NIVELAMENTO DE PLATAFORMAS
				- ITEM 8.2.2, 6.8.5, 5.6.4.1 E 5.6.4.2 DA NBR14021 – PARA ADEQUAÇÃO DAS PLATAFORMAS COM CURVAS CUJO APROXIMAÇÃO COMPROMETEM A CHEGADA DOS TRENS – SINALIZAÇÃO DAS PLATAFORMAS E UTILIZAÇÃO DE DISPOSITIVO MÓVEL NO LOCAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA
PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE				
		NBR14021-Item 5.6.4, 8.2.2, 6.8.5, 5.6.4.1 e 5.6.4.2.	SERÁ ATENDIDO	

PREMISSAS PARA PLANEJAMENTO DAS INTERVENÇÕES

CONFORME ITEM 8.1 DA ABNT NBR 14021/2005, FORAM PRIORIZADAS AS ESTAÇÕES EM ORDEM DECRESCENTE DE DEMANDA E COM MAIOR FLUXO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA, GARANTINDO A TODOS A CONTINUIDADE DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.

8.1 Adaptação dos sistemas existentes

Na adaptação dos sistemas existentes, recomenda-se priorizar as obras nas estações:

- a) em ordem decrescente de demanda, considerando o total de usuários que circulam nas estações a partir das informações sobre "entradas" e "transferências";
- b) que tenham demanda significativa de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

ORDEM DECRESCENTE DE PASSAGEIROS E DEMANDA DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA – FASE 01

Estação Total de Passageiros	Média	%	Acumulado
CENTRAL DO BRASIL	135.093	24,49%	24,49%
MADUREIRA	29.422	5,33%	29,83%
SÃO CRISTOVÃO	25.605	4,64%	34,47%
NOVA IGUAÇU	21.408	3,88%	38,35%
CAMPO GRANDE	20.950	3,80%	42,15%
SANTA CRUZ	14.827	2,69%	44,84%
QUEIMADOS	14.229	2,58%	47,42%
DUQUE DE CAXIAS	13.580	2,46%	49,88%
BANGU	13.483	2,44%	52,32%
GRAMACHO	13.461	2,44%	54,76%
MÉIER	11.948	2,17%	56,93%
MARACANÃ	11.006	2,00%	58,93%
E. PEDREIRA	10.269	1,86%	60,79%
ENGENHO DE DENTRO	9.699	1,76%	62,55%
NILOPOLIS	9.339	1,69%	64,24%
BELFORD ROXO	9.179	1,66%	65,90%
C. SOARES	8.706	1,58%	67,48%
AUSTIN	8.366	1,52%	69,00%
DEODORO	7.093	1,29%	70,29%
COMENDADOR SOARES			

Estações Total de PCD	Total Geral	%	Acumulado
CENTRAL DO BRASIL	31.627	20,64%	20,64%
MADUREIRA	8.225	5,37%	26,01%
CAMPO GRANDE	7.105	4,64%	30,65%
NOVA IGUAÇU	6.711	4,38%	35,03%
SANTA CRUZ	5.746	3,75%	38,78%
BANGU	4.944	3,23%	42,00%
SÃO CRISTOVÃO	4.363	2,85%	44,85%
DUQUE DE CAXIAS	4.173	2,72%	47,58%
QUEIMADOS	4.008	2,62%	50,19%
MARACANÃ	3.627	2,37%	52,56%
ENGENHEIRO PEDREIRA	3.405	2,22%	54,78%
GRAMACHO	3.377	2,20%	56,98%
MEIER	3.043	1,99%	58,97%
ENGENHO DE DENTRO	2.834	1,85%	60,82%
BELFORD ROXO	2.615	1,71%	62,53%
DEODORO	2.581	1,68%	64,21%
NILÓPOLIS	2.350	1,53%	65,75%
PACIENCIA	2.324	1,52%	67,26%
AUSTIN	2.190	1,43%	68,69%
COMENDADOR SOARES	2.054	1,34%	70,03%

ORDEM DECRESCENTE DE PASSAGEIROS E DEMANDA DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA – FASE 02

Estação Total de Passageiros	Média	%	Acumulado	Estações Total de PCD	Total Geral	%	Acumulado
SARACURUNA	6.667	1,21%	71,49%	SARACURUNA	1.573	1,03%	71,06%
BONSUCESSO	5.661	1,03%	72,52%	MARECHAL HERMES	1.531	1,00%	72,06%
PACIÊNCIA	5.531	1,00%	73,52%	COSMOS	1.507	0,98%	73,04%
MARECHAL HERMES	5.137	0,93%	74,46%	JAPERI	1.478	0,96%	74,01%
JAPERI	5.062	0,92%	75,37%	S. FRANCISCO XAVIER	1.474	0,96%	74,97%
REALENGO	4.894	0,89%	76,26%	INHOAÍBA	1.446	0,94%	75,91%
MESQUITA	4.842	0,88%	77,14%	R. ALBUQUERQUE	1.318	0,86%	76,77%
EDSON PASSOS	4.456	0,81%	77,95%	MESQUITA	1.304	0,85%	77,62%
COSMOS	4.444	0,81%	78,75%	PADRE MIGUEL	1.300	0,85%	78,47%
R. ALBUQUERQUE	4.346	0,79%	79,54%	REALENGO	1.298	0,85%	79,32%
INHOAÍBA	4.227	0,77%	80,31%	BONSUCESSO	1.297	0,85%	80,17%
CORTE OITO	4.209	0,76%	81,07%	PENHA	1.215	0,79%	80,96%
MAGALHÃES BASTOS	4.135	0,75%	81,82%	SENADOR CAMARA	1.100	0,72%	81,68%
PENHA	3.967	0,72%	82,54%	ANCHIETA	1.034	0,67%	82,35%
PÇA DA BANDEIRA	3.572	0,65%	83,19%	PAVUNA	1.011	0,66%	83,01%
E.NONO	3.429	0,62%	83,81%	MERCADÃO DE MADUREIRA	949	0,62%	83,63%
TRIAGEM	3.385	0,61%	84,42%	GUILHERME SILVEIRA	943	0,62%	84,25%
MERCADÃO DE MADUREIRA	3.329	0,60%	85,02%	CORTE 8	931	0,61%	84,85%
RIACHUELO	3.312	0,60%	85,63%	PIEDEADE	922	0,60%	85,46%
SANTÍSSIMO	3.279	0,59%	86,22%	OLINDA	922	0,60%	86,06%
CASCADURA	3.278	0,59%	86,81%	ENGENHO NOVO	909	0,59%	86,65%
PADRE MIGUEL	3.247	0,59%	87,40%	CASCADURA	903	0,59%	87,24%
SENADOR CAMARÁ	3.217	0,58%	87,99%	MAGALHÃES BASTOS	885	0,58%	87,82%
OLARIA	3.070	0,56%	88,54%	MANGUINHOS	878	0,57%	88,39%
G. DA SILVEIRA	3.043	0,55%	89,09%	SANTÍSSIMO	874	0,57%	88,96%
BENTO RIBEIRO	2.953	0,54%	89,63%	RIACHUELO	871	0,57%	89,53%
RAMOS	2.877	0,52%	90,15%	EDSON PASSOS	820	0,54%	90,06%

ORDEM DECRESCENTE DE PASSAGEIROS E DEMANDA DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA – FASE 03

Estação Total de Passageiros	Média	%	Acumulado	Total Geral	%	Acumulado
OSSWALDO CRUZ	2.763	0,50%	90,65%	813	0,53%	90,60%
ANCHIETA	2.687	0,49%	91,14%	798	0,52%	91,12%
OLINDA	2.635	0,48%	91,62%	714	0,47%	91,58%
PENHA CIRCULAR	2.624	0,48%	92,09%	703	0,46%	92,04%
PIEDADE	2.619	0,47%	92,57%	697	0,45%	92,50%
QUINTINO	2.526	0,46%	93,03%	696	0,45%	92,95%
J. PRIMAVERA	2.507	0,45%	93,48%	661	0,43%	93,38%
MANGUINHOS	2.474	0,45%	93,93%	624	0,41%	93,79%
S.F.XAVIER	2.410	0,44%	94,37%	599	0,39%	94,18%
A. VASCONCELOS	2.362	0,43%	94,79%	592	0,39%	94,57%
PARACAMBI	2.291	0,42%	95,21%	581	0,38%	94,95%
JUSCELINO	2.222	0,40%	95,61%	563	0,37%	95,31%
B. DO MONTE	2.195	0,40%	96,01%	560	0,37%	95,68%
PRAFADA DE LUCAS	1.957	0,35%	96,36%	550	0,36%	96,04%
COELHO DA ROCHA	1.932	0,35%	96,72%	528	0,34%	96,38%
PAVUNA	1.869	0,34%	97,05%	519	0,34%	96,72%
CAMPÓS EUSESIOS	1.480	0,27%	97,32%	509	0,33%	97,05%
CORDOVIL	1.460	0,26%	97,59%	509	0,33%	97,38%
VIGÁRIO GERAL	1.285	0,23%	97,82%	501	0,33%	97,71%
SAMPAIO	1.243	0,23%	98,05%	457	0,30%	98,01%
BRAS DE PINA	1.239	0,22%	98,27%	423	0,28%	98,29%
JACAREZINHO	1.228	0,22%	98,49%	376	0,25%	98,53%
LAGES	1.116	0,20%	98,70%	318	0,21%	98,74%
TANCREDO NEVES	1.011	0,18%	98,88%	249	0,16%	98,90%
VILA MILITAR	979	0,18%	99,06%	210	0,14%	99,04%
AGOSTINHO PORTO	830	0,15%	99,21%	205	0,13%	99,17%
PILARES	745	0,14%	99,34%	190	0,12%	99,30%
DEL CASTILHO	491	0,09%	99,43%	180	0,12%	99,41%
SILVA FREIRE	455	0,08%	99,51%	171	0,11%	99,55%
BARROS FILHO	435	0,08%	99,59%	155	0,10%	99,63%
TOMAZ COELHO	411	0,07%	99,67%	149	0,10%	99,72%
ROCHA MIRANDA	348	0,06%	99,73%	125	0,08%	99,81%
HONÓRIO GURGEL	341	0,06%	99,79%	112	0,07%	99,88%
FRAGOSO	241	0,04%	99,84%	68	0,04%	99,92%
CAVALCANTE	238	0,04%	99,88%	59	0,04%	99,96%
MAGÉ	237	0,04%	99,92%	23	0,02%	99,98%
COSTA BARROS	168	0,03%	99,95%	19	0,01%	99,99%
VILA INHOMIRIM	149	0,03%	99,98%	17	0,01%	100,00%
VILA ROSALI	138	0,02%	100,00%	0	0,00%	100,00%
MANGUEIRIA	0	0,00%	100,00%	1	0,00%	100,00%
Total:	551.553		153.218	1		

Estações Total de PCD		Total Geral	%	Acumulado
TRIAGEM		813	0,53%	90,60%
OSSWALDO CRUZ		798	0,52%	91,12%
PENHA CIRCULAR		714	0,47%	91,58%
OLARIA		703	0,46%	92,04%
QUINTINO		697	0,45%	92,50%
AUGUSTO VASCONCELOS		696	0,45%	92,95%
LUCAS		661	0,43%	93,38%
TANCREDO NEVES		624	0,41%	93,79%
BENTO RIBEIRO		599	0,39%	94,18%
PARACAMBI		592	0,39%	94,57%
RAMOS		581	0,38%	94,95%
CORDOVIL		563	0,37%	95,31%
PRAÇA DA BANDEIRA		560	0,37%	95,68%
BENJAMIN DO MONTE		550	0,36%	96,04%
SAMPAIO		528	0,34%	96,38%
JUSCELINO		519	0,34%	96,72%
COELHO DA ROCHA		509	0,33%	97,05%
VIGÁRIO GERAL		509	0,33%	97,38%
JARDIM PRIMAVERA		501	0,33%	97,71%
BRAS DE PINA		457	0,30%	98,01%
JACAREZINHO		423	0,28%	98,29%
CAMPOS EISEOS		376	0,25%	98,53%
BIARROS FILHO		318	0,21%	98,74%
HONÓRIO GURGEL		249	0,16%	98,90%
AGOSTINHO PORTO		210	0,14%	99,04%
DEL CASTILHO		205	0,13%	99,17%
LAGES		190	0,12%	99,30%
PILARES		180	0,12%	99,41%
SILVA FREIRE		171	0,11%	99,55%
COSTA BARROS		155	0,10%	99,63%
ROCHA MIRANDA		149	0,10%	99,72%
VILA MILITAR		125	0,08%	99,81%
TOMAZ COELHO		112	0,07%	99,88%
CAVALCANTE		68	0,04%	99,92%
VILA ROSALI		59	0,04%	99,96%
MAGÉ		23	0,02%	99,98%
VILA INHOMIRIM		19	0,01%	99,99%
FRAGOSO		17	0,01%	100,00%
MANGUEIRIA		0	0,00%	100,00%
Total:	153.218	1		

DIVISÃO DAS ETAPAS

PREMISSAS PARA PLANEJAMENTO PARA ACESSIBILIDADE, CONSIDERANDO O PERCENTUAL DE PASSAGEIROS E DNE

Stage	Central do Brasil (%)	Madureira (%)	Engenheiro Pedreira (%)	Zona Leste (%)
Percentual de público atendido	70%	90%	90%	100%
Qtd de estações	20	32	34	34
	CENTRAL DO BRASIL MADUREIRA SÃO CRISTOVÃO NOVA IGUAÇU CAMPO GRANDE SANTA CRUZ QUEIMADOS DUQUE DE CAXIAS BANGU GRAMACHO MÉIER MARACANÃ ENGENHEIRO PEDREIRA ENGENHO DE DENTRO NILÓPOLIS Belford Roxo COMENDADOR SOARES AUSTIN DEODORO PACIENCIA	SARACURUNA BONSUCESSO MARECHAL HERMÈS JAPERI REALENGÓ MESQUITA EDSON PASSOS COSMOS R. ALBUQUERQUE INHOABA CORTE OITO MAGALHÃES BASTOS PENHA PRAIA DA BANDERA ENGENHO NOVO TRIAGEM MERCADÃO DE MADUREIRA RIACHUELO SANTÍSSIMO CASCADURA PADRE MIGUEL SENADOR CAMARA OLARIA GUILHERME SILVEIRA BENTO RIBEIRO RAMOS S. FRANCISCO XAVIER ANCHIETA PAVUNA PIEDEADE OLINDA MANGUINHOS	JARDIM PRIMAVERA AUGUSTO VASCONCELOS PARACAMBI JUSCELINO BENJAMIN DU MONTE PARADA DE LUCAS COELHO DA ROCHA CAMPOS ELÍSEOS CORDOVIL VIGÁRIO GERAL SAMPAIO BRAS DE PINA JACAREZINHO LAGES TANCREDO NEVES VILA MILITAR AGOSTINHO PORTO PILARES DEL CASTILHO SILVA FREIRE BARROS FILHO TOMAZ COELHO ROCHA MIRANDA HONÓRIO GURGEL FRAGOSO CAVALCANTE MAGÉ	ESTACOES E FINS COSTA BARROS VILA INHOMIRIM VILA ROSALI MANGUEIRA

Estações

EM 06 ANOS

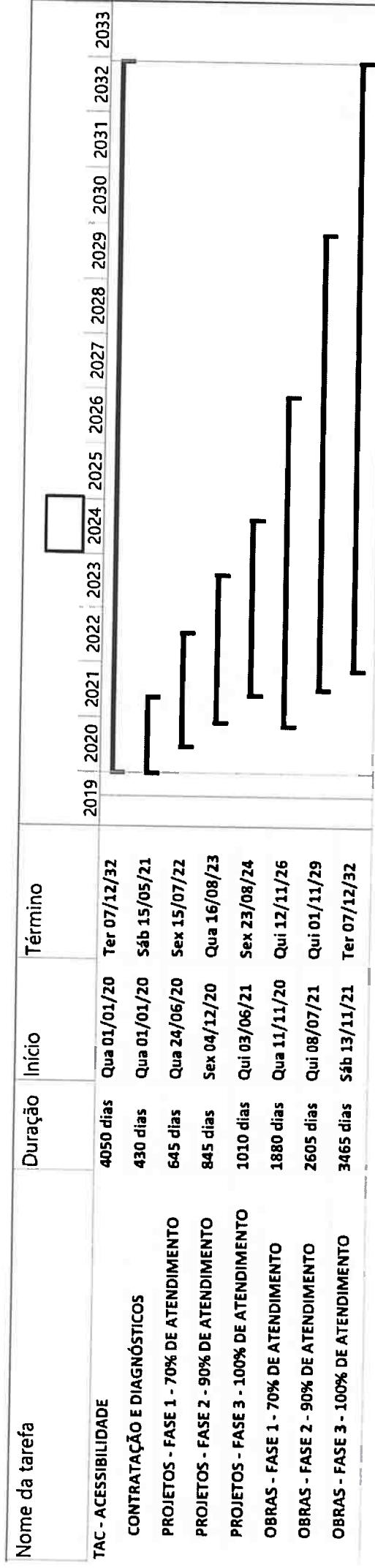
EM 08 ANOS

EM 12 ANOS

- ESTAÇÕES QUE RECEBERAM ALGUM TIPO DE INTERVENÇÃO EM ACESSIBILIDADE
 - FORAM CONSIDERADAS NA FASE 03 AS PARADAS DOS RAMAIS VILA INHOMIRIM E GUAPIMIRIM.

CRONOGRAMA

39





Supervia
Trens Urbanos



INFORMAÇÃO TÉCNICA 1018/2019
21 de Agosto de 2019.

Nº MPRJ: 2019.00794180

Solicitante: PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE PROTEÇÃO AO IDOSO DA CAPITAL

Endereço: RUA DA AMÉRICA, Nº: 210 - SANTO CRISTO, RIO DE JANEIRO - RJ

CEP: 20.220-590

Modais de transporte, e sistema de transporte público local (STPL), incluindo estações e terminais.. Estações, terminais e modais estaduais ou cuja concessão tenha sido feita pelo estado. Análise de documentos técnicos. Os parâmetros da legislação e dos marcos normativos de referência estão atendidos. Verificação de parâmetros de acessibilidade arquitetônica. Os parâmetros da legislação e dos marcos normativos de referência estão atendidos. Supervia Trens Urbanos. As premissas para implantação de acessibilidade nas Estações do Sistema Supervia estão de acordo com os parâmetros de acessibilidade e dão base para a elaboração de Diagnóstico das condições de acessibilidade no sistema de trens urbanos.

Avalie-nos



A sua avaliação é muito importante.



Endereço: Avenida Nilo Peçanha, 151, 10º andar - Centro - CEP 20020-100
Telefones da Secretaria do GATE: 2262-1001 / 2262-1040

1. INTRODUÇÃO

A Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital solicita ao GATE análise do documento “**Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário**”, elaborado pela empresa Supervia em atendimento à Ação Civil Pública nº 0167632-82.2019.8.19.0001 que solicita:

“A elaboração por empresa de reputação ilibada e com experiência reconhecida na área de acessibilidade a ser contratada pela Concessionária Supervia de diagnóstico situacional de todas as estações localizadas no município do Rio de Janeiro e trens, de acordo com os parâmetros técnicos de acessibilidade, apontando as obras e adaptações que se mostrarem necessárias, que deverão ser classificadas por grau de complexidade (baixo, médio, alto e altíssimo), no prazo de 6 (seis) meses, elaborando-se, ainda, cronograma de execução neste sentido - Devendo-se observar os parâmetros elencados nos Doc. XXIII - Diretriz do GATE nº 11/2016 e Doc. XXIV – Critérios para instrução do diagnóstico”.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. REFERENCIAIS TÉCNICOS ESPECÍFICOS

Para a presente análise foram considerados os seguintes referenciais:

- **Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário** documento elaborado pela equipe técnica da Supervia;
- **Diretriz Técnica nº 11/2016** elaborada pela equipe técnica do GATE;
- **Roteiro Para Elaboração De Diagnóstico/Laudo Técnico Das Condições De Acessibilidade No Sistema De Trens Urbanos** elaborado pela equipe técnica do GATE;
- **Atas de Reuniões** – Tratativas TAC Supervia, realizadas na Sede do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro – Prédio das Procuradorias, nos dias 29 de julho e 13 de agosto de 2019 respectivamente;
- **NBR 9050/2015** – Acessibilidade em Edificações;
- **NBR 14021/2005** - Transporte - Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano

2.2. ANÁLISE

O documento elaborado pela equipe do GATE intitulado **Roteiro para Elaboração de Diagnóstico/ Laudo Técnico Das Condições De Acessibilidade No Sistema De**



Trens Urbanos lista os requisitos técnicos previstos nas NBR's 9050/2015 e 14021/2005 e relativos ao tema, que deverão constar do levantamento, análise e elaboração do Diagnóstico de todas as estações da Supervia, quais sejam: *Rota Acessível Externa (na calçada e áreas de acesso); Rota Horizontal Acessível Interna; Rota Vertical Acessível; Sinalização Acessível Visual e Tátil; Mobiliário Acessível; Banheiro/Vestiário Acessíveis; Plataformas de embarque/desembarque e; Acessibilidade nos Trens*, o qual serviu de base para a análise comparativa com o documento elaborado pela equipe da Supervia, intitulado **Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário**.

Da análise comparativa, restou concluso que o documento da Supervia atendeu a totalidade dos requisitos listados no Roteiro elaborado pelo GATE indicando, contudo, que a adequação dos requisitos de acessibilidade, listados no item *Rota Acessível Externa*, não é de responsabilidade da Supervia e, que os requisitos listados no item *Acessibilidade nos Trens* não constam do documento pela razão de que os 20 trens de propriedade da Empresa já atenderiam aos requisitos listados no Roteiro.

Em consulta à Ata de Reunião datada de 13 de agosto de 2019, observa-se a concordância em incluir, no Diagnóstico, ainda que não seja de responsabilidade da Supervia, alguns apontamentos em relação à *Rota Acessível Externa*, para que, a partir deles, sejam feitos, pelo Ministério Público, direcionamentos ao Poder Público competente.

Dante dos argumentos apresentados pela Supervia sobre o item *Acessibilidade nos Trens* restou acordada a realização de uma vistoria técnica por peritos do GATE em um dos trens de propriedade da Supervia, fabricados pela empresa Alstom, a fim de constatar a sua adequação aos requisitos de acessibilidade explicitados nas NBR's 14021/2005 e 9050/2015.

Da análise do documento apresentado pela Supervia, observou-se a ausência de referência metodológica para a classificação do grau de complexidade das adaptações que se fizerem necessárias para cada estação, conforme explicitado na inicial da ACP e em consonância com o disposto no documento Diretriz Técnica nº 11/2016 do GATE. Dessa forma, sugere-se a apresentação da metodologia a ser adotada para a referida classificação, podendo ser acrescida de outros indicadores, a critério da Empresa, (ex: complexidade logística e operacional) que ilustrem de forma mais precisa o cronograma das intervenções a serem realizadas.

Por fim, a Empresa apresentou um quadro demonstrativo de prioridade de obras por estação pautado nos requisitos normativos estabelecidos na NBR 14021/2005 para adaptações nas estações existentes, segundo os critérios de ordem decrescente de demanda por estação e demanda significativa de pessoas com deficiência. A classificação foi dividida em três fases, representando percentualmente o seguinte quadro: Fase 1 – 20 estações, ou 19% do total de 104 estações, atendendo 70% do público usuário; Fase 2 – 32 estações, ou 31% do total de estações, atendendo acumuladamente 90% do público usuário e; Fase 3 – 34



estações + 18 paradas, ou 50% do total de estações, atendendo 100% do público usuário de forma acumulativa.

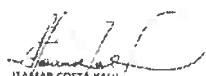
3. CONCLUSÃO

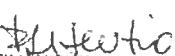
Atendendo à solicitação da Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital para a análise do documento “**Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário**”, elaborado pela empresa Supervia em atendimento à Ação Civil Pública nº 0167632-82.2019.8.19.0001, concluímos:

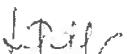
1. O documento intitulado “Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário” apresentado pela Empresa Supervia atende à totalidade dos requisitos listados no documento apresentado pela GATE/MPRJ, intitulado “Roteiro para Elaboração de Diagnóstico/Laudo Técnico das Condições de Acessibilidade no Sistema de Trens Urbanos”, contendo os requisitos técnicos previstos nas NBR’s 9050/2015 e 14021/2005 que farão parte da análise e elaboração do Diagnóstico das Condições de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário;
2. Conforme entendimentos mantidos entre MPRJ e Empresa Supervia na reunião realizada no dia 13.08.2019 e constante em Ata, o item *Rota Acessível Externa* fará parte do referido Diagnóstico para que, a partir das inconformidades apontadas, seja feito, pelo Ministério Público, o direcionamento ao Poder Público competente;
3. As condições de acessibilidade nos trens será objeto de fiscalização específica pelos Técnicos Periciais do GATE, por amostragem em um dos veículos que compõem a frota de 20 trens adquiridos pela Empresa;
4. Da análise do quadro demonstrativo apresentado pela Empresa sobre o “planejamento das intervenções” para a adequação das Estações às normas de acessibilidade, restou o entendimento de que só é possível após a conclusão do Diagnóstico. Em razão dos dados apresentados pela empresa em cada uma das fases de obra, tem-se a seguinte correspondência em relação ao percentual de estações em intervenção por fase e à quantidade acumulada de público usuário atendido:
 - **Fase 1** – As 20 estações selecionadas para esta fase, atendendo a 70% do público usuário, corresponde a 19% do total de estações;
 - **Fase 2** – As 32 estações selecionadas para esta fase, atendendo acumuladamente a 90% do público usuário, corresponde a 31% do total de estações;



- **Fase 3** – As 34 estações (+ 18 paradas) selecionadas para esta fase, atendendo acumuladamente a 100% do público usuário, corresponde a 50% do total de estações;
- 5. A análise sob a ótica técnica da quantidade de serviços a serem realizados somente será possível após a apresentação do diagnóstico e da definição/caracterização da complexidade das obras sob a perspectiva técnica da empresa.


ITAMAR COSTA KALIL
Técnico Pericial - GATE - Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 6690


IZABELLA KRAUCHETE LENTO BARANDIER
Técnico Pericial GATE - Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 4781


LUIS OTÁVIO GUIMARÃES MANESCHY
Técnico Pericial - GATE - Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 2600



ANEXO V

MODELO DE RELATÓRIO DE DIAGNÓSTICO DE
ACESSIBILIDADE DA ESTAÇÃO, CONFORME
CONTEÚDO MÍNIMO AJUSTADO ENTRE SUPERVIA
E MINISTÉRIO PÚBLICO

(NOME DA ESTAÇÃO)



A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
L
M
N
O
P
S
T
U
V
W
X
Y
Z
1

Sumário

OBJETIVO	3
METODOLOGIA E CRITÉRIOS	Erro! Indicador não definido.
PREMISSAS PARA PROPOSIÇÃO DAS SOLUÇÕES.....	7
CARACTERIZAÇÃO DA ESTAÇÃO	10
ROTA ACESSÍVEL EXTERNA	11
ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA	12
ROTA VERTICAL ACESSÍVEL.....	12
SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL	13
MOBILIÁRIO ACESSÍVEL.....	14
BANHEIRO ACESSÍVEL.....	14
PLATAFORMAS DE EMBARQUE / DESEMBARQUE	15
MATRIZ DE INTERVENÇÕES E COMPLEXIDADE DE EXECUÇÃO	15
CONCLUSÃO	17
FOTOS	18



for



AG
M
D
SA
H
2

OBJETIVO

Consoante reunião, realizada em 13.8.19, após apresentação feita pela Supervia, cujo material foi integralmente disponibilizado ao Ministério Público, ficou ajustado que “*a Supervia irá encaminhar modelo de relatório de diagnóstico, a ser analisado pelo GATE, após a sinalização do GATE com relação ao material apresentado na data de hoje; classificação do grau de complexidade, segundo critérios a serem definidos, com a respectiva pontuação pela Supervia; que será incluído o diagnóstico do entorno para encaminhamentos pelo Ministério Público; providenciará a visita do GATE na oficina para análise do trem da Supervia.*”

Na data de 19.8.19, o Ministério Público enviou mensagem à Supervia asseverando que, “*com relação ao conteúdo mínimo do diagnóstico, conforme apresentação realizada no dia 13.08 e considerações feitas em ata, o GATE avaliou estar em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelos nossos técnicos.*” Ato contínuo, foi realizada, na data de 21.8.19, visita do GATE para análise do trem da Supervia. Na data de 30.09.19, foi realizada reunião técnica entre Supervia e com o GATE, em que ficou definido os termos abaixo expostos.

O objetivo deste trabalho, portanto, na linha ajustada entre as partes, com o conteúdo mínimo já anuído e previamente definido, será apresentar modelo de relatório de diagnóstico sobre as condições de acessibilidade das 104 (cento e quatro) estações operacionais da Supervia, indicando a Estação Ferroviária (Nome da Estação), com apontamento e identificação das intervenções necessárias, bem como o grau de complexidade de cada intervenção, levando em consideração as premissas adotadas em metodologias e critérios.

METODOLOGIA E CRITÉRIOS.

O diagnóstico deverá apresentar informações referentes à acessibilidade das estações de acordo com os requisitos técnicos previstos e o conteúdo mínimo acordado pelas partes, e conforme ajustado entre Supervia, Ministério Público e GATE na reunião de 13.8.19:

- ABNT NBR 14021/2005 (Transporte Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano);
- ABNT NBR 9050/2015 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos);
- DOC XXIV - Critérios para instrução de diagnóstico (GATE);
- DOC XXIII - Diretriz técnica nº 11.2016 (GATE).

Deverá ser considerada a implementação e sinalização de rota acessível conforme as condições estabelecidas no **item 8 da ABNT NBR 14021/2005** que versa sobre a “**Adaptação do sistema de trem urbano ou metropolitano existente**”.

Não serão incluídos no escopo deste relatório as edificações que, embora integrem o sistema ferroviário, não são operacionais, nem afetadas diretamente à prestação do serviço de transporte de pessoas, nem ainda aquelas utilizadas pela Administração Pública, tendo em vista que a Supervia não tem obrigação pela conformidade e/ou adequação daqueles.

O presente relatório deverá seguir, assim, os critérios e diretrizes técnicas, ajustadas pelas partes, com apoio do GATE, mediante a decomposição dos principais aspectos da acessibilidade arquitetônica de forma a identificar, dentro do possível, os parâmetros de acessibilidade arquitetônica mínimos que deverão ser abrangidos, conforme:

- **Rota Acessível Externa (na calçada e áreas de acesso):** Trata das condições de acesso no entorno da estação.

Consoante a reunião de 13.8.19, ficou entendido “que as adequações das calçadas não são de responsabilidade da Supervia, assim como a faixa de travessia para pedestres, bem como a parada de ônibus ou outros modais no entorno da Estação, sendo apenas a calçada adjacente de responsabilidade da concessionária.” Desse modo, conforme a mesma assentada, “pelo GATE foi solicitado que fosse incluído no diagnóstico, ainda que não seja de responsabilidade da Supervia, alguns apontamentos em relação a rota acessível externa, para que, a partir deles, seja feito pelo Ministério Público direcionamentos ao Poder Público competente.”

Na linha do que ficou ajustado, “pela Supervia foi informado que, nesta esteira, faria um diagnóstico apontando as responsabilidades da Supervia e um mencionando as responsabilidades de terceiros, ou mesmo um laudo só”.

Portanto, diga-se que, de maneira geral, independentemente das responsabilidades distintas da Supervia e de terceiros, o que será segregado adiante nesse trabalho, devem ser pontuadas as seguintes condições de acesso no entorno da estação:

- Calçadas: larguras mínimas, estado de conservação e existência de obstáculos;
- Faixa de travessia para pedestres: existência de faixas e suas condições de conservação; existência de semáforo; existência de rebaixamento de calçada;

- Existência de sinalização visual e tátil de alerta e direcional;
 - Existência de parada de ônibus ou outro modo de transporte no entorno da Estação: verificação suas condições de acessibilidade: sinalização visual e tátil de alerta e direcional; existência de assentos preferenciais; largura mínima para circulação de PCR;
- **Rota Horizontal Acessível Interna:** Trata das condições de acessos e circulação no interior da Estação garantindo condições de plena acessibilidade, segurança e conforto.
 - Acesso livre de obstáculos no interior da Estação observando-se as rotas para bilheterias, catracas, banheiros, plataforma de embarque/desembarque;
 - Sinalização visual com placas indicativas dos principais pontos garantindo o contraste adequado de cores;
 - Sinalização tátil de alerta e direcional garantindo a indicação de rotas do acesso principal à bilheteria, catracas, sanitários, plataformas de embarque/desembarque, sanitários e demais serviços à disposição do público. A sinalização tátil de alerta deve garantir a segurança do deficiente visual nos seguintes pontos: escadas, rampas, elevadores, plataformas de embarque/desembarque, etc.;
- **Rota Vertical Acessível:** Trata das condições de circulação vertical no interior da Estação garantindo plenas condições de acesso às pessoas em cadeira de rodas e com mobilidade reduzida.
 - Formas de acesso ao interior da Estação: (i) por meio de rampas com declividade mínima definida em Norma Técnica (8,33%), devidamente sinalizada, dotada de corrimão em duas alturas e largura mínima compatível com o fluxo de pessoas; (ii) por meio de elevadores com dimensões de porta suficiente para acesso de PCR, dimensões de cabine que permita o giro da cadeira de rodas, corrimãos, sinalização sonora e tátil nas botoeiras, etc.;
 - Formas de acesso à plataforma de embarque/desembarque nas mesmas condições citadas acima.
- **Sinalização Acessível Visual e Tátil:** Trata do sistema de informação visual e tátil nas rotas externas, internas da Estação garantindo plenas condições de orientação às pessoas com baixa visão e/ou cegas.
 - Existência de sinalização visual compatível com as Normas Técnicas em locais necessários à orientação dessas pessoas, na forma e tamanho das letras e no contraste entre a cor da fonte e o fundo da placa;
 - Existência de piso tátil de alerta em pontos necessários à indicação de perigo às pessoas com baixa visão e/ou cegas. Se faz necessário observar os requisitos normativos de contraste de cor e textura entre o piso tátil e o piso adjacente;
 - Existência de piso tátil direcional indicando rotas principais de deslocamento entre os seguintes pontos: acessos à bilheteria, catraca, banheiros, rampas, elevadores, plataformas de embarque/desembarque e, outros pontos de importância no interior da Estação;
 - Existência de Mapa Tátil no interior da Estação com a indicação das rotas de acesso.

As peças de comunicação visual / sinalização propostas no Manual de Estações, atendem aos principais itens mencionados na norma. Elas têm por função auxiliar na identificação e orientação da rota acessível, incluindo os espaços e equipamentos presentes na mesma.

- **Mobiliário Acessível:** Trata das características do mobiliário existente garantindo condições de uso para as pessoas com deficiência.
 - Bilheteria com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal;
 - Condições especiais de acesso nas catracas;
 - Balcões de atendimento com altura e formato compatível para a aproximação de pessoas em cadeira de rodas em posição frontal em áreas de serviço tais como lanchonetes, etc.;
 - Bancos localizados na plataforma não indicam a prioridade para idosos e deficientes.
- **Banheiro/Vestiário Acessíveis:** Trata das condições de acesso, uso e sinalização dos banheiros existentes no interior da Estação garantindo o seu uso pleno por pessoas com deficiência.
 - Condições adequadas de acesso de PCR ao interior do sanitário, observando-se largura e condições de giro da cadeira;
 - Existência de bacia sanitária atendendo aos requisitos normativos;
 - Existência de barras de apoio;
 - Existência de instalação de sistema de alarme no interior dos banheiros conforme dispositivos especificados na NBR 9050/2015;
 - Existência de proteção do sifão nos lavatórios dos banheiros;
 - Existência de puxadores horizontais nas portas dos banheiros;
 - Existência do acionamento das descargas de acordo com as especificações da NBR 9050;
 - Existência de torneiras dos lavatórios conforme especificações da NBR 9050.
- **Plataformas de embarque/desembarque:** Trata das condições de acessibilidade no embarque/desembarque nos trens garantindo acesso à composição em nível e com menor vão entre o trem e a plataforma.
 - Caracterização da plataforma se em curva ou retilínea;
 - Tipologia dos trens e suas características de altura e distância para a plataforma conforme especificações da NBR 14021/2005;
 - Demarcação na plataforma de áreas de embarque/desembarque para pessoas com deficiência conforme a NBR 14021/2005;
 - Existência de vãos entre o trem e a plataforma conforme especificado no item 6.8.5 da NBR 14021/2005.

Autuado
m
6
AG

A fim de estabelecer e identificar o grau de complexidade nas intervenções da estação, assim como o grau de dificuldade da estação, segue abaixo a classificação conforme cada solução proposta de trabalho:

ESCALA DE COMPLEXIDADE DA ADEQUAÇÃO	
GRAU	DESCRÍÇÃO
BAIXO	DEMANDA A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS SIMPLES NÃO NECESSITANDO DE INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS. NÃO APRESENTA INTERFACE COM OS USUÁRIO.
MÉDIO	DEMANDA A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS OU REALIZAÇÃO DE OBRAS DE BAIXA INTERFERÊNCIA NA ESTRUTURA FÍSICA DA ESTAÇÃO E POSSUI POUCA INTERFACE COM A OPERAÇÃO E/OU USUÁRIOS.
ALTO	DEMANDA GRANDES INTEVENÇÕES NA ESTRUTURA FÍSICA DA ESTAÇÃO E AFETA DIRETAMENTE A OPERAÇÃO E/OU USUÁRIOS, COMO TAMBÉM PODE SER CONSIDERADO SERVIÇO EM LOCAIS QUE POSSUEM PROBLEMAS DE SEGURANÇA PÚBLICA.
ALTÍSSIMO	DEMANDA GRANDES INTERVENÇÕES QUE AFETAM O COTIDIANO DA ESTAÇÃO INCLUINDO INTERDIÇÕES TEMPORÁRIAS, DEMOLIÇÕES DE ELEMENTOS CONSTRUTIVOS, AMPLIAÇÕES DE ESTRUTURAS, COMO TAMBÉM PODE SER CONSIDERADO SERVIÇO EM LOCAIS QUE POSSUEM PROBLEMAS DE SEGURANÇA PÚBLICA.

Considerando que todas as soluções apontadas serão necessárias para garantir a implantação de rota acessível na estação, bem como a acessibilidade da estação, o grau de dificuldade da estação se dará conforme a atividade com o maior grau de dificuldade apontado.

O relatório de diagnóstico apontará os aspectos técnicos que impedem a eventual adequação nos termos do conteúdo mínimo acordado pelas partes, os quais poderão ser cumpridos por intermédio da adoção de meios alternativos, como, por exemplo, a acessibilidade assistida e rampa móvel, conforme a norma ABNT NBR 14021/2005.

PREMISSAS PARA PROPOSIÇÃO DAS SOLUÇÕES

Orientações básicas para adoção de algumas soluções de acessibilidade nas estações ferroviárias.

Rota Acessível Externa (na calçada e áreas de acesso):

Deverá ser considerado como proposição, onde não houver, confecção do rebaixamento das calçadas adjacentes à estação com a instalação de sinalização podo tátil até a rota de acesso com acessibilidade;

Rota Horizontal Acessível Interna:

A sinalização tátil direcional e de alerta deverá garantir a rota do acesso da estação até a área de embarque, orientando também o percurso até a bilheteria, linhas de bloqueio (catracas ou portões exclusivos) e banheiros, onde existirem.

Rota Vertical Acessível:

A instalação de elevadores será preferencialmente para equipamentos de 08 passageiros, para circulação entre mezaninos e plataformas.

Para as estações que possuírem plataformas adjacentes às calçadas, serão consideradas a construção de rampas ligando a calçada às plataformas, visando a garantia de rota acessível na estação. Nesses casos, a baldeação entre as plataformas se dará por elevadores internos junto ao mezanino.

Para as estações cujas rampas externas existentes não possuem a inclinação exigida, as mesmas não sofrerão nenhum tipo de intervenção e para garantia da rota vertical acessível serão considerados elevadores com uso exclusivo de acessibilidade.

Para as escadas existentes, será considerada instalação de corrimão de duas alturas.

Sinalização Acessível Visual e Tátil:

A sinalização tátil direcional e de alerta deverá garantir a rota do acesso da estação até a área de embarque, orientando também o percurso até a bilheteria, linhas de bloqueio (catracas ou portões exclusivos) e banheiros, onde existirem.

A indicação e posicionamento dos locais de embarque e desembarque para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nas plataformas serão considerados sempre junto à primeira porta do primeiro carro da composição, mais próxima ao maquinista. Alinhado a esse ponto, será considerada a instalação dos assentos preferenciais.

Abaixo tem-se os exemplos de peças para sinalização da rota acessível:



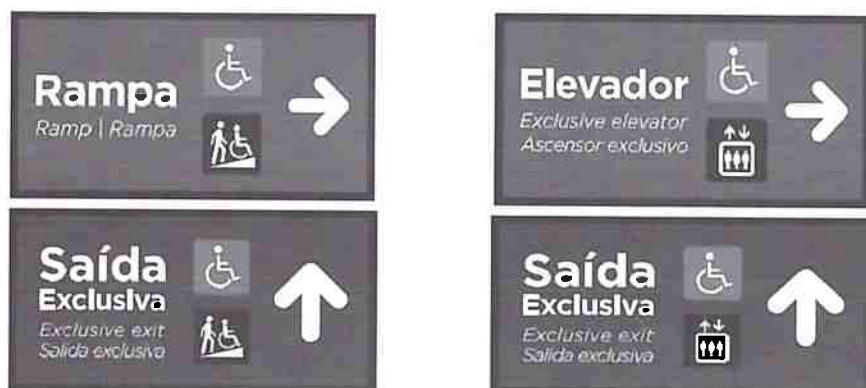
Testeira de Entrada e Saída do acesso da estação (TESE). Possui a identificação do acesso para pessoas com deficiência.



func
m
SA
AV
8

Placa de Acesso Exclusivo (PAE). Identifica o ponto do equipamento de controle de acesso para pessoas com deficiência.

Placa de Elevador Exclusivo (PEE). Identifica o equipamento de circulação (elevador) exclusivo para pessoas com deficiência.



Placas direcionais de identificação do equipamento de circulação exclusivo ou preferencial para pessoas com deficiência (PCDs).



Placa direcional do ponto de embarque e desembarque preferencial para pessoas com deficiência (PD).



Adesivo (tarjeta) de identificação na bilheteria para atendimento preferencial ou gratuidade (TIG).



Placa ou adesivo de assento preferencial nas plataformas e demais pontos (PAPNE).

Mobiliário Acessível:

Cada bilheteria deverá possuir pelo menos um guichê de atendimento dentro dos parâmetros das normas.

Os assentos preferenciais nas plataformas serão posicionados junto aos locais de embarque e desembarque para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Em cada local será considerado um conjunto de dois assentos preferenciais.

Banheiro/Vestiário Acessíveis:

Os banheiros existentes deverão ser adequados conforme os itens previstos em norma.

Sem prejuízo dos banheiros existentes, as estações que possuírem previsão de construção de banheiros, na forma do Oitavo Termo Aditivo do Contrato de Concessão, deverão receber a indicação nesse diagnóstico, segundo as premissas apresentadas na reunião de 13.8.19, cujo conteúdo mínimo foi anuído na mensagem do Ministério Público de 19.8.19.

Plataformas de embarque/desembarque:

Serão niveladas as plataformas retas e com curvaturas cuja aproximação não compromete a chegada dos trens.

Será considerado o uso de dispositivo móvel no local de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida para adequação das plataformas com curvas cuja aproximação compromete a chegada dos trens.

Para as estações que possuírem dois mezaninos de acesso, será adotada a implementação de acessibilidade em um deles, e a escolha levará em consideração o mezanino com maior uso.

CARACTERIZAÇÃO DA ESTAÇÃO



Figura 1: Estação ????

INFORMAR CARACTERÍSTICAS GERAIS DA ESTAÇÃO, TIPOLOGIA ARQUITETÔNICA, LOCALIZAÇÃO E ENTORNO.

UTILIZAR FOTO DE REFERÊNCIA (GOOGLE EARTH OU SIMILAR).

ROTA ACESSÍVEL EXTERNA

Perguntas gerais:

A serem consideradas no escopo dos trabalhos da Supervia

Há faixa demarcada para a travessia de pedestres no entorno imediato da estação?

Há sinalização de piso tátil do entorno até o acesso da estação? R:

Há rebaixamento da calçada junto à faixa demarcada para a travessia de pedestres no acesso da estação? R:

Há interligação de rota externa com rota interna, de forma acessível? R:

Não considerados no escopo dos trabalhos da Supervia

Existe ponto de ônibus junto ao acesso da estação? Se sim, está adequado? R:

Existe travessia de pedestre junto ao acesso da estação? R:

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.

ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA

Perguntas gerais:

Existe algum obstáculo no percurso de acesso da estação até o local de embarque/desembarque? R:

Há sinalização tátil direcional e de alerta da calçada até o acesso da estação? R:

Há sinalização tátil direcional e de alerta até bilheteria? R:

Há sinalização tátil direcional e de alerta da bilheteria até a linha de bloqueio (catraca e portão)? R:

Há sinalização tátil direcional e alerta indicando o acesso da linha de catracas até o mapa tátil? R:

Há sinalização tátil direcional e alerta do mapa tátil até a rota vertical? R:

Há sinalização tátil direcional e de alerta da linha de bloqueio (catraca e portão) até a área de embarque/desembarque preferencial? R:

Há sinalização tátil direcional e de alerta até os equipamentos de circulação vertical? R:

Há sinalização tátil de alerta nos patamares das rampas e escadas? R:

Há sinalização tátil direciona e de alerta até os assentos preferenciais? R:

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.

ROTA VERTICAL ACESSÍVEL

Perguntas gerais:

Possui equipamento de circulação vertical externa para acesso da rua x mezanino, garantindo rota acessível?

Quais? R:

Possui equipamento de circulação vertical interna para acesso às plataformas x mezanino, garantindo rota acessível? Quais? R:

A estação possui outros equipamentos de circulação vertical? R:

No caso de rampas, a inclinação e seu desenvolvimento está conforme normas vigentes? R:

No caso de escadas e rampas, possuem corrimão de 02 alturas conforme normas vigentes? R:

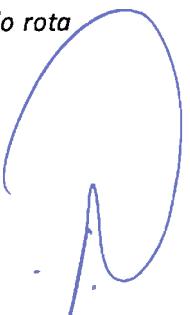
No caso de corrimão de 02 alturas, os mesmos possuem sinalização em braile de pavimento? R:

No caso de escadas, os degraus possuem sinalização? R:

As batoeiras dos elevadores possuem sinalização tátil em braile? R:

Os elevadores possuem aviso sonoro de pavimento? R:

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.



for



SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL

Perguntas gerais:

Há sinalização visual indicando o acesso acessível a estação? R:

Há sinalização visual indicando o equipamento de circulação vertical de acesso à estação? R:

Há sinalização visual indicando o equipamento de circulação vertical de saída da estação? R:

Há sinalização visual da identificação do guichê preferencial? R:

Há sinalização visual identificando o equipamento de acesso (portão ou catraca), no acesso? R:

Há sinalização visual identificando o equipamento de acesso (portão ou catraca), na saída? R:

Há sinalização visual identificando banheiros públicos? R:

Há sinalização visual identificando a rota interna de circulação vertical sentido mezanino x plataforma? R:

Há sinalização visual identificando o equipamento de circulação vertical interno sentido mezanino plataforma?

R:

Há sinalização visual identificando a rota interna de circulação vertical interno sentido plataforma x mezanino (saída)? R:

Há sinalização visual identificando o equipamento de circulação vertical interno sentido plataforma x mezanino (saída)? R:

Há sinalização visual indicando os assentos preferenciais? R:

Há sinalização visual indicando a área de embarque/desembarque preferencial nas extremidades da plataforma? R:

Há sinalização visual de piso indicando a área de embarque/desembarque preferencial? R:

A estação possui mapa tátil? R:

Há sinalização visual indicando a rota de saída? R:

Há sinalização visual indicando ruas adjacentes do entorno? R:

Há sinalização visual de informações operacionais da estação? R:

Há sinalização visual de alerta do vão das plataformas? R:

Há sinalização visual com informações das estações com seus destinos finais? R:

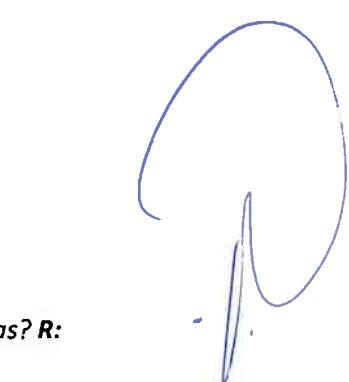
Na plataforma há sinalização visual com letras e números indicando o lado das plataformas? R:

Possui sinalização visual com informações do uso de bilhete de acesso? R:

Há sinalização visual indicando o disposto na Lei Estadual nº 8.415/2019 nos demais espaços da plataforma

("Todos os assentos são destinados preferencialmente aos idosos, pessoas com crianças de colo, gestantes, obesos, deficientes e pessoas com limitação temporária de locomoção") ?

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.



Isso

13
M
Sob
AV

MOBILIÁRIO ACESSÍVEL

Perguntas gerais:

BILHETERIA

A bilheteria está localizada próximo ao acesso da estação? R:

O acesso a bilheteria está facilmente identificado? R:

A bilheteria está localizada em rota acessível? R:

A bilheteria possui ao menos 01 (um) balcão de atendimento dentro das normas de acessibilidade 9050:2015 com largura mínima de 0,90m e altura entre de 0,90m a 1,05m? Quais dimensões? R:

O guichê da bilheteria possui sistema de ampliação de voz? R:

O guichê de atendimento possui altura livre sob a superfície de no mínimo de 0,73m, com profundidade de livre mínima de 0,30m, segundo a norma de acessibilidade 9050:2015? R:

ASSENTO PREFERENCIAL

Possui assentos preferenciais na plataforma? Se sim, está facilmente identificado? R:

Os mobiliários localizados na área de embarque e desembarque estão distantes com no mínimo 1,50m da faixa amarela? R:

Os assentos preferenciais estão localizados próximos a embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida? R:

Os assentos estão dispostos sobre uma superfície nivelada com o piso adjacente? R:

Os assentos estão dentro das especificações estabelecidas da norma 14021:2015? Com altura entre 0,41m e 0,43m, com apoio para braços e espaço frontal maior ou igual a 0,60? R:

CATRACAS/ PORTÃO

Possui ao menos 01 (um) equipamento de acesso para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida? R:

O equipamento de acesso para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida tem largura mínima de 0,80m quando sua extensão for de até 0,40m? R:

Os equipamentos de controle de acesso estão localizados em rota acessível e apresentem circulação adjacente a giro de 360°? R:

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.

BANHEIRO ACESSÍVEL

Perguntas gerais:

Há sanitários na estação? R:

Os sanitários estão localizados em rotas acessíveis? R:

Os sanitários possuem entradas independentes? R:

Os sanitários possuem dispositivos de alarmes de emergência? R:

Os sanitários possuem barras de apoio segundo a norma de acessibilidade 9050:2015? R:

As bacias sanitárias estão numa altura entre 0,43m e 0,45m? R:

As instalações do lavatório e barras de apoio atendem a ABNT NBR 9050:2015? R:

Existe protetor de sifão? R:

As torneiras garantem acionamento por pessoas com mobilidade reduzida? R:

Os sanitários atendem as medidas mínimas estabelecidas pelas normas 9050:2015, com a largura de 1,50m, e a distância entre a bacia sanitária e a entrada do sanitário 1,20m? R:

A porta do sanitário possui revestimento interno resistente a impactos? R:

A porta do sanitário possui puxador horizontal no lado oposto ao lado de abertura da porta? R:

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.

PLATAFORMAS DE EMBARQUE / DESEMBARQUE

Perguntas gerais:

Há sinalização de piso tátil na plataforma? Está adequado? R:

Há sinalização de acesso e rota acessível na plataforma? R:

Na área de embarque/desembarque preferencial, o vão e o desnível entre o trem (especificar o modelo e série do trem, incluindo o trem de serviço, em circulação no momento da inspeção) e a plataforma estão de acordo com a ABNT NBR 14021:2015? Vão de 0,1m e desnível máximo de 0,08? R:

Há sinalização tátil de alerta no bordo da plataforma, conforme distâncias de norma? R:

A SEGUIR, INSERIR INFORMAÇÕES ADICIONAIS PERTINENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ITENS ABORDADOS.

MATRIZ DE INTERVENÇÕES E COMPLEXIDADE DE EXECUÇÃO

ITEM	ADEQUAÇÃO	GRAU	OBSERVAÇÕES
ROTA ACESSÍVEL EXTERNA	ADEQUAÇÃO DO REBAIXAMENTO DE CALÇADA	BAIXO	NO ACESSO PELA RUA FRANCISCO EUGÊNIO
	INSTALAÇÃO DE PISO PODOTÁTIL	BAIXO	DO REBAIXAMENTO ATÉ A ESTAÇÃO
ROTA HORIZONTAL ACESSÍVEL INTERNA	COMPLEMENTAÇÃO DO PISO PODOTÁTIL ATÉ AS RAMPAS E PATAMARES	BAIXO	-
ROTA VERTICAL ACESSÍVEL	SINALIZAÇÃO SONORA DE PAVIMENTO NOS ELEVADORES	MÉDIO	NO ELEVADOR DA PLATAFORMA 01

	INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO DE PAV. EM BRAILE	BAIXO	NAS ESCADAS INTERNAS
	SINALIZAÇÃO DE DEGRAU DE ESCADA	BAIXO	NAS ESCADAS INTERNAS
SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL	COMPLEMENTAÇÃO DA SINALIZAÇÃO DE ACESSO COM INDICAÇÃO DE ACESSIBILIDADE	BAIXO	PELA RUA FRANCISCO EUGÉNIO
	SIN.O DO EQUIPAMENTO DE CIRC. VERTICAL (ROTA DE ACESSO E SAÍDA)	BAIXO	PARA A RAMPA DA RUA FRANCISCO EUGÉNIO
	SIN.O VISUAL DA ÁREA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE	BAIXO	NA PLATAFORMA 01 SENTIDO DEODORO
	SIN.O VISUAL DA ÁREA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE	BAIXO	NA PLATAFORMA 01 SENTIDO CENTRAL
	SIN. DE ASSENTO PREFERENCIAL	BAIXO	NA PLATAFORMA 01 SENTIDO DEODORO
	SIN. DE ASSENTO PREFERENCIAL	BAIXO	NA PLATAFORMA 01 SENTIDO CENTRAL
	INSTALAÇÃO DE MAPA TÁTIL	BAIXO	NO SAGUÃO DE DISTR. APÓS AS CATRACAS
	COMPLEMENT. SINALIZAÇÃO DE ROTA VERTICAL ACESSÍVEL	BAIXO	NA PLACA DE INDICAÇÃO DE ELEVADOR EXIST. NA PLAT.
	COMPLEMENT. SINALIZAÇÃO DE ROTA VERTICAL ACESSÍVEL	BAIXO	NA PLACA DE INDICAÇÃO DE SAÍDA EXIST. NA MEZANINO
MOBILIÁRIO ACESSÍVEL	INSTALAÇÃO BANCADA DE 30cm NO GUICHÊ PREFERENCIAL	BAIXO	-
	INSTALAÇÃO DE ASSENTO PREFERENCIAL	BAIXO	ÁREA DE EMBARQUE NA PLATAFORMA 01 SENTIDO DEODORO
	INSTALAÇÃO DE ASSENTO PREFERENCIAL	BAIXO	ÁREA DE EMBARQUE NA PLATAFORMA 01 SENTIDO CENTRAL
BANHEIRO/VESTIÁRIO ACESSÍVEL	ADEQUAÇÃO DE ABERTURA DE PORTAS	BAIXO	W.C. FEMININO
	INSTALAÇÃO DE ALARME DE EMERGÊNCIA	BAIXO	W.C. FEMININO
	REMOÇÃO DE COLUNA E INSTALAÇÃO DE PROTETOR DE SIFÃO	BAIXO	W.C. FEMININO
	INSTALAÇÃO DE PUXADOR HORIZONTAL NA PORTA	BAIXO	W.C. FEMININO
PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE	AQUISIÇÃO DE 02 RAMPAS MÓVEL, PORTÁTIL PARA ACESSO AOS TRENS	BAIXO	-
	SIN. NO PISO (BORDA) VÃO ENTRE O TREM E A PLATAFORMA	MÉDIO	AO LONGO DA PLATAFORMA A CADA 10m

CONCLUSÃO

**CONCLUSÃO REFERENTE A SITUAÇÃO DE ACESSIBILIDADE DA ESTAÇÃO E ÀS DEMANDAS DE ADEQUAÇÃO
ESTABELECIDAS BEM COMO O GRAU DE DIFICULDADE DA ESTAÇÃO.**

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

laura
flávia
m
AJ 17

FOTOS

ANEXO VI

Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro
Avenida Marechal Camara, 370, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

Ata de Reunião

MPRJ

ASSUNTO: Reunião SUPERVIA

LOCAL: Sala de Reunião n. 6 do 6º andar, Edifício Navega, Centro

DATA: 19 de julho de 2019- HORÁRIO:11:00hr

PARTICIPANTES

Conforme lista de presença.

Aberta a reunião, foi mencionado que a Promotoria de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital ajuizou ação civil pública no dia 12.07.2019, distribuída para a 16ª Vara de Fazenda Pública da Capital sob o n. 0167632-82.2019.8.19.0001 que tem por objeto **a promoção de adequadas condições de acessibilidade para pessoas com deficiência nos trens e estações ferroviárias localizadas no município do Rio de Janeiro, operados pela concessionária Supervia.**

Considerando que a reunião foi solicitada pelos Representantes da Supervia, foi passada a palavra aos mesmos para se manifestarem.

Foi dada a palavra ao Dr. Marcelo, Diretor Jurídico da Supervia. Informou que tem como objetivo assinar um TAC, inclusive abarcando as outras ações do Estado do Rio de Janeiro. Na ocasião entrou em contato com o Setor de Engenharia e informou que já tem o diagnóstico praticamente completo, inclusive muitos projetos básicos elaborados. Existem 104 estações ao todo, sendo que não há estrutura de estação em Guapimirim, são apenas paradas, sendo o fluxo de passageiros baixo.

Foi sugerido pela Dra. Renata Scharfstein que se crie um cronograma de acordo com a atribuição dos Colegas.

Outra questão que foi apontada é a dos trens, 100% dos trens já são do Estado. Acreditam que 80% deles são acessíveis. Se comprometeram em verificar se tais trens são completamente acessíveis.

Como metodologia foi sugerido pela Dra. Luciana que numa primeira reunião fossem tratadas as questões relativas às estações, apresentando diagnóstico, cronograma e prazo. Posteriormente seria tratada a questão dos trens.

Foi dada a palavra ao Dr. Ricardo Junqueira para tratar das negociações, que informou já ter uma audiência marcada dia 19.09.19, mas que eles têm interesse em adiantar o processo para firmar o TAC antes disso.

Mencionaram que seria importante informar nos autos que estão sendo realizadas tratativas. Pelo MP foi dito que a suspensão ou extinção do processo só seria solicitada após a assinatura do TAC, porém é de interesse do MP firmar com maior brevidade possível o TAC.

Restou acordado que os mesmos se manifestariam nos autos do processo informando sobre a reunião ocorrida na data de hoje, bem como os desdobramentos da mesma e reiterariam o pedido de que fossem suspensas as ações individuais, solicitando abertura de vista ao MP para manifestação.

Foi reservada a sala multimídia para o dia 29/07, às 14 horas, para apresentar o diagnóstico e eventual cronograma, definindo os termos do TAC. A Supervia se comprometeu nesta próxima reunião em trazer um diagnóstico total ou parcial, neste segundo caso, com um prazo para apresentar o diagnóstico total, bem como apresentar um cronograma.

Restou acordado que o CAO Idoso/Pdef irá informar até 2ª feira, por email, a atribuição dos Colegas da Tutela Coletiva com para a questão da Supervia.

REUNIÃO SUBSEQUENTE AGENDADA:

Data: 29/07

Local: Ministério Público

Pauta: Tratativas TAC Supervia

Nada mais havendo foi encerrado a presente ata de reunião.

Rio de Janeiro, 19 de julho de 2019.

(assinatura conforme lista de presença)

Ministério Pùblico do Estado do Rio de Janeiro

Avenida Marechal Camara, 370, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

Ata de Reunião

MPRJ

ASSUNTO: Reunião Tratativas TAC Supervia

LOCAL: Ministério Pùblico do Estado do Rio de Janeiro, Prédio das Procuradorias

DATA: 29 de julho de 2019 **HORARIO:** 14:00hr

PARTICIPANTES

Conforme lista de presença.

Aberta a reunião, após breve apresentação dos presentes, foi realizado histórico dos fatos e da ação civil pública ajuizada pela Promotoria de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital, distribuída para a 16ª Vara de Fazenda Pública (0167632-82.2019.8.19.0001).

Foi informado que a Supervia procurou a Colega Luciana e o CAO Idoso/Pdef com a intenção de firmar um TAC envolvendo todas as promotorias com atribuição.

Existem diversas ACPs já ajuizadas, inclusive em fase de perícia, pelo MPRJ. Grande quantidade de ações individuais foram ajuizadas nos últimos meses, por aproximadamente três escritórios de advocacia.

Esta primeira reunião tem o objetivo de analisar o diagnóstico das estações apresentado pela Supervia, com o auxílio do Gate para verificar os critérios estabelecidos e a metodologia utilizada como um todo.

Foi dada a palavra ao Dr. Guilherme Macabu, que pontuou que as estações de Magé e Caxias estão em uma situação crítica, com utilização de catraca livre, dominada pelo tráfico e milícia, e solicitou um posicionamento por parte da Supervia.

Dada a palavra aos Representantes da Supervia, Dr. Marcelo, Diretor Jurídico, informou que pensaram um cronograma a ser realizado em três fases, a primeira avaliando a quantidade de pessoas, a segunda avaliando os recursos e a terceira avaliando a quantidade de pessoas com deficiência que utilizam o equipamento. Informou também que aproximadamente 10% das estações possuem problemas com a criminalidade e que existem 30 facções ao longo da malha, pontuando que estas informações fazem parte dos desafios de realização do trabalho.

Foi então realizada apresentação do Estudo pelo Engenheiro da Supervia, José

e. m. sp

bj

Luiz Alexandre Ramos. O engenheiro iniciou esclarecendo que a Supervia tem 104 estações, sendo Guapimirim apenas de paradas, com catraca livre. Informou também que alguns dos desafios que encontram são: as estações antigas; as tipologias, haja vista a singularidade de cada estação; a limitação de espaço físico; estações em operação durante a implementação com observância da segurança dos trabalhadores e do tráfego; a jornada de obras é reduzida, de meia noite às quatro horas da manhã; obtenção de licenças de obra e equipamentos; interface com outras concessionárias e com o Poder Público e estações localizadas em áreas de risco e violência pela ausência de segurança pública.

Após, informou que existem estações que ainda não foram realizadas intervenções e outras sim. A princípio é necessário instalar elevadores, piso tátil nas plataformas, rampas de acesso, plataformas a serem niveladas verticalmente e adequações de guichês de bilheterias. Informou que o contrato de concessão não obriga a instalação de banheiro acessível. Ao ensejo, informou que a lei municipal que exigia foi declarada inconstitucional (RL 2005.007.0091).

Além disso foi pontuado que 90% das pessoas com deficiência circulam em apenas 32 estações; que tais dados foram coletados internamente pela própria Supervia. A respeito do nivelamento das plataformas ao nível horizontal já estão encontrando soluções. Foi informado, ainda, que estão trabalhando com sugestão de cronograma de obras de até doze anos.

Foi dada a palavra ao técnico do GATE Itamar, tendo mencionado que existe um problema na questão do acesso vertical com relação aos diferentes tipos de trem que circulam na mesma plataforma; pontuou também que o Estudo mencionou apenas alguns itens de acessibilidade; que mesmo nas estações com rampas às vezes a inclinação é maior do que a prevista na ABNT; que faltou no estudo a sinalização visual, o mobiliário acessível, a padronização da sinalização e a questão dos banheiros, bem como que é necessário acordar qual será o conteúdo mínimo para que considere a estação/parada acessível.

Dra. Luciana esclareceu que para o Ministério Público os conteúdos mínimos de acessibilidade são os pré-estabelecidos pelo Gate, bem como pontuou a importância de alinhar a ideia de acessibilidade das duas partes (MP e Supervia) para evitar equívocos.

Dra. Cristiane mencionou a importância de se chegar a um conteúdo mínimo para o termo de referência, antes da contratação das empresas.

Dr. Marcelo informou que 142 trens foram comprados pelo Estado (130 chineses e 12 da Alston), a frota da Supervia consiste em apenas 20 trens e será verificada a

acessibilidade destes.

Foi mencionada por Itamar a necessidade de se considerar o entorno imediato para a questão da acessibilidade, sendo necessário incluir isto no diagnóstico.

Pela Dra. Renata foi mencionada a necessidade da Supervia se posicionar se concorda com o conteúdo mínimo apontado pelo Gate. Com relação aos banheiros serão fornecidos detalhes pela Supervia para apreciação pelo MP.

Passou-se a avaliar as eventuais questões a serem discutidas para iniciar as tratativas. O primeiro ponto é estabelecer o conteúdo mínimo relacionado à acessibilidade, ou seja, o que será considerado indispensável. O segundo ponto é se o TAC seria firmado antes ou depois do diagnóstico concluído. Foi indagado o tempo necessário para realizar o diagnóstico. A Supervia informou que é necessário realizar Termo de Referência para contratação de empresas. Foi solicitado que a Supervia informe um prazo para apresentação do diagnóstico.

Ficou acordado que a Supervia irá avaliar o trabalho realizado pelo Gate em relação ao conteúdo mínimo e se pronunciará no prazo de quinze dias, bem como encaminhará por e-mail as informações em relação aos banheiros, para que o MP avalie se concorda ou não com o posicionamento. Além disso, se possível, serão avaliados os 20 trens da Supervia, com relação à acessibilidade, para a próxima reunião.

Além disso, ficou acordado que o MP se pronunciará se concorda com a sugestão de prazo de 12 anos para finalização das obras, após consultados os Colegas.

Com relação a Colega Sabrina, será viabilizado o contato direto com a Supervia para decidir se há interesse na suspensão ou não da perícia já designada.

Ficou acordado que a próxima reunião ocorrerá em 15 dias.

A presente ata fica subscrita conforme lista de presença e será encaminhada por endereço eletrônico aos presentes.

ENCAMINHAMENTOS

- 1) Em 15 (dez) dias:

- 1.1) Será realizada nova reunião no dia 12.08, sujeita a confirmação;
- 1.2) Pelo MP será analisada a sugestão de prazo máximo de 12 anos para conclusão das obras, bem como a questão jurídica envolvendo os banheiros acessíveis;
- 1.3) Pela Supervia será analisada a questão do impacto viário, se possível avaliados os 20 trens, informação sobre os números que ensejaram os critérios de operacionalização apresentados nesta data; se concordam com o conteúdo mínimo sugerido pelo GATE; apresentação de minuta de termo de referência na próxima reunião.

REUNIÃO SUBSEQUENTE AGENDADA:

Data: 12.08 (a ser confirmada)

Local:

Pauta:

Nada mais havendo foi encerrado a presente ata de reunião.

Rio de Janeiro, 29 de julho de 2019.

(assinatura conforme lista de presença)

*Wolfgang Ritter
Paulo S. Chaves
DIO
Cefpe*



REUNIÃO: Tratativas de Assinatura de TAC - SUPERVIA

LOCAL: Prédio das Procuradorias - Térreo - 1º conjunto - salas 1 e 2

DATA: 29 de julho de 2019 – 14:00

Órgão	Nome Legível	Cargo	Telefone	E-mail
M P DJS	Reyanne Schmitzetto	Subchancelaria Promotora de Justiça	9151-8141	r.schartfeste@mpri.m.p.br
M P RJS CAXIAS / MARCÉ	GUILHERME MACHADO; SOUTO VIANA;	Promotora Juiz da Promotoria de Justiça	22525-9708	Guilherme@mpri.m.p.br.
M P RJ	Luiziana Direito	Promotora de Justiça	25501528	luiciana@mpri.m.p.br
M P RJ	THAIS POSSATT DE SOUZA	Promotora de Justiça Sênior	98172-4793	thais.possati@mpri.m.p.br
M P RJS	Raphael Oliveira	Promotor de Justiça	99555-7219	raphael.oliveira@mpri.m.p.br
M P RJ	Sidney Rose	CAO Consumidor	2550-9084	sidney.rose@mpri.m.p.br
SUPERVIA	JOSÉ LUIS ALEXANDRE RAMOS	D.R. Eng/Assist.	02240-6114	jose.luis.alexandre.ramos@supervia.com.br



REUNIÃO: Tratativas de Assinatura de TAC - SUPERVIA

LOCAL: Prédio das Procuradorias - Térreo - 1º conjunto - salas 1 e 2

DATA: 29 de julho de 2019 – 14:00

Órgão	Nome Legível	Cargo	Telefone	E-mail
SUPERVIA	Fábio Lobo	Advogado	2153-3000	fábio.lobo@supervia.com.br
SUPERVIA	Camila Marcus	Advogada	2153-3364	camile.marcus@supervia.com.br
SUPERVIA	Suelen Lopeti	Advogada	2153-3374	suelen.lopeti@supervia.com.br
SUPERVIA	Driúá Ferraz	Advogada	2127-4292	DFERRAZ@HANERBROWN.COM
SUPERVIA	Giovana Feghab	Advogada		
SUPERVIA	Harcelo Franks	Advogado	2153-3411	marcelo.franks@supervia.com.br
MATTOS FILHO, VEIGA FILHO, AGARO	Ricardo Junqueira	Advogado	3231-8235	ricardo.junqueira@mattosefilho.com.br



REUNIÃO: Tratativas de Assinatura de TAC - SUPERVIA

LOCAL: Prédio das Procuradorias - Térreo - 1º conjunto - salas 1 e 2

DATA: 29 de julho de 2019 – 14:00

Órgão	Nome Legível	Cargo	Telefone	E-mail
GATE	ITAMAR KAIL	TÉCNICO PESCAL	(21) 996625513	itamar.kail@mpri.mp.br
GATE / MPRJ	Izabella Lethuino	TRABALHO PECÍCIAL	(21) 99969311	izbarandisr@mpri.mp.br
GATE / MPE-RJ	CRISTIANE PEREIRA	PROMOTORIA DE JUSTIÇA / COORDENADORA ORTÉZ	(21) 99891-6501	coperaria@mpmg.mp.br
SUPERVIA	MARINA STROBL	AVOCADA	(21) 2153-3000	marina-strobl@supervia.com.br
SUPERVIA	RODRIGO PENCES	ENG. CIVIL	(21) 2153-3000	Rodrigo.Pences@supervia.com.br
MPCJ	LUCIANA BRAGA MARANHÃO	ADMINTRAÇÃO	993346034	marinho@mpcjr.mpf.br

Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro

Avenida Marechal Camara, 370, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

Ata de Reunião

MPRJ

ASSUNTO: Reunião Tratativas TAC Supervia

LOCAL: Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, Prédio das Procuradorias

DATA: 13 de agosto de 2019 **HORÁRIO:** 09:30hr

PARTICIPANTES

Conforme lista de presença.

Aberta a reunião, após breve apresentação dos presentes, foi realizado histórico da última reunião realizada, tendo ficado pendente para a presente reunião um posicionamento sobre os seguintes tópicos, pela Supervia foi solicitada retificação da Ata anterior conforme e-mail encaminhado pela mesma em 30 de julho:

Pela Supervia:

- (i) Informar se concorda com o conteúdo mínimo relativo à acessibilidade apresentado pelo GATE;
- (ii) Apresentação de minuta de termo de referência, para análise;
- (iii) Apresentar avaliação dos 20 trens pertencentes à Supervia, no que tange à acessibilidade;
- (iv) Informar se concorda com a assinatura de um primeiro TAC restrito ao diagnóstico, eis que o cronograma e execução dependem dessa primeira fase;
- (v) Informar sobre a análise de eventual impacto viário.

Pelo Ministério Público:

- (i) Informar se concordam com o prazo máximo de 12 anos sugerido pela Supervia para adequação da acessibilidade em todas as estações;
- (ii) Informar se concordam com a exclusão dos banheiros do escopo do diagnóstico, após a análise do contrato e seus aditivos e da RI 2005.007.0091, mencionada na última reunião.

Dada a palavra aos Representantes da Supervia foi pontuado que concordaram em parte com o conteúdo do roteiro apresentado pelo Gate como conteúdo mínimo para realização do diagnóstico situacional, com poucas exceções conforme exposto na apresentação; que as

Janeiro, 13 de Agosto de 2019

empresas serão contratadas para a execução das obras a partir do relatório do Gate, eis que já foram inclusive solicitadas propostas para realização de diagnóstico para diversas empresas contemplando o roteiro do Gate.

Considerando que a contratação de empresa idônea não pode se dar de maneira instantânea, ainda não foi possível apresentar o termo de referência, o que acreditam que ocorrerá em breve.

Em relação aos trens, os 20 trens da Alston, foram fabricados de acordo com as normas técnicas, o que consta da documentação dos trens e pode ser apresentada. Pelo Ministério Público, então, foi sugerido que fosse realizada análise técnica em pelo menos um destes trens, por amostragem.

Assim, restou sugerido que seja agendado um dia para que seja analisado tecnicamente um trem na oficina da Supervia.

Assim, o engenheiro da Supervia iniciou apresentação a partir de conteúdo em power point., em que se verificam as normas utilizadas, bem como a especificação da metodologia, o que se baseou na Diretriz Técnica do Gate (11.2016).

Entenderam que as adequações das calçadas não são de responsabilidade da Supervia, assim como a faixa de travessia para pedestres, bem como parada de ônibus ou outros modais no entorno da estação, sendo apenas a calçada adjacente de responsabilidade da concessionária. Assim, passaram a apresentar o que entendem como responsabilidade da supervia no que tange à rota acessível interna.

Confirmaram que não há mapa tátil em nenhuma estação ferroviária da Supervia, o que será implantado em todas elas, bem como mobiliário acessível necessário.

Ressaltou-se que a Lei Estadual 8.415 de 2019 igualou os assentos prioritários, todavia, pretendem chegar a um denominador comum, com vistas a atender os parâmetros de acessibilidade.

No que tange à acessibilidade em balcões de atendimento e locais de aproximação em lanchonetes ou afins, localizadas nas estações, o técnico pericial do MP salientou que se trata de uma espécie de concessão, de sorte que a Supervia deve se comprometer a assegurar que as locatárias cumpram os parâmetros normativos. Neste sentido, a Supervia pontou que já há contratos em curso, o que deverá ser pensado, então, com cautela, podendo se pensar em cláusulas contratuais futuras, de forma a não onerar aqueles que já estão desempenhando

as atividades nas estações. Pontuaram que incluirão no diagnóstico a avaliação deste item relativo as lojas e afins nas estações exploradas economicamente pela Supervia.

Quanto aos banheiros, afirmaram que serão adequados os banheiros já existentes nas estações. Somando adequação e construção, de acordo com o critério de maior fluxo de passageiros, previsto no início do Anexo I do Aditivo 8, haverá obras em 33 banheiros, 21 já existentes e 12 a construir.

Serão utilizados dispositivos móveis com fito de vencer o obstáculo existente nas plataformas em curva. Indagada, a Supervia informou que há cerca de 10 plataformas em curva.

Foi elaborada pela Supervia uma Matriz de intervenções, a partir do roteiro do Gate, em que foi pontuado o que "será atendido" e o que "não se aplica", além de delineada a correlação com as normas.

Foi afirmado, através de "planejamento das intervenções", que as adequações se darão em observância da norma 8.1 da NBR 14021 da ABNT (ordem decrescente de demanda e considerando as estações com maior fluxo de pessoas com deficiência).

A partir deste planejamento, foi apresentado cronograma, em que serão entregues as obras em 6 (70%), 8 (90%) e 12 anos (100%) das estações contemplando fluxo de passageiros, incluindo pessoas com deficiência.

Neste contexto, o técnico pericial pontuou o fato de que a demanda de pessoas com deficiência pode parecer ínfima em determinadas estações, mas há de lembrar que tal fato se dá, em muitos locais, justamente pela impossibilidade de utilização do transporte por pessoas com deficiência, em razão da ausência de acessibilidade.

Assim, foi informado pela Supervia que a demanda utilizada como parâmetro não adota o critério exclusivo de pessoas com deficiência circulantes, mas os usuários de forma geral.

Neste sentido, os Promotores presentes mencionaram que não há concordância com o prazo máximo de 12 anos, devendo ser utilizado como parâmetro os oito anos previstos no decreto nº 5296/2004. Afirmaram, ainda, que só é possível avaliar a questão do prazo após a realização do diagnóstico.

O engenheiro da Supervia mencionou que, em verdade, este prazo é máximo, mas que nesta última fase, seriam realizadas adequações muito pequenas em relação à complexidade de todas as questões que são e serão consideradas.

Ademais, pontuam a existência de desafios que fogem ao controle da empresa, como estações que não são de fato controladas pela Supervia, mas pelo trânsito; tempo demorado em que equipamentos importados permanecem na alfândega; necessidade de proteção de elevadores; dentre outros fatores externos que costumam ocorrer no curso de obras desta monta.

Diante de todas as questões colocadas, foi pontuado pelos Promotores que, para que se prossiga nesta discussão, é necessária a elaboração do diagnóstico, para que a partir disto seja proposto o cronograma pela Supervia, que será posteriormente analisado pelo Ministério Público para que, assim, seja firmado novo termo de compromisso em relação aos prazos.

Após o consenso referente à necessidade/conveniência de assinatura de um primeiro TAC referente ao diagnóstico, foi indagado qual o prazo considerado necessário para a apresentação de diagnóstico completo de todas as 104 estações, findo o qual deverá ser proposto cronograma de obras em que sejam expressamente indicados os critérios utilizados para se elencar as prioridades e o tempo previsto para cada obra. Também foi destacada a necessidade do diagnóstico ser instruído com registro fotográfico e ter um padrão comum, facilitando a análise do Gate.

Acordou-se, então, que o diagnóstico técnico situacional será apresentado pela Supervia em um prazo de 120 dias, a contar da contratação de empresa que ocorrerá num prazo máximo de 30 dias.

Pelo Gate, foi solicitado que sejam encaminhados os diagnósticos que forem sendo realizados a cada 40 dias, para que possa ser feita a análise paulatinamente, com as devidas cautelas e com vistas a que haja celeridade no processo em tela.

Também foi sugerido que no diagnóstico sejam apontados os graus de complexidade do volume de intervenções necessárias, o que permitiria fazer uma análise dos tempos necessários as adequações.

Pelo Gate, foi sugerido que fosse incluído no diagnóstico, ainda que não seja responsabilidade da Supervia, alguns apontamentos em relação a rota acessível externa, para que, a partir deles, seja feito pelo Ministério Público direcionamentos ao Poder Público competente.

Assim, pela Supervia foi informado que, nesta esteira, faria um diagnóstico apontando as responsabilidades da Supervia e um mencionando a responsabilidade de terceiros, ou mesmo um laudo só.

af m
B

H SP L M

J

4

1

+

Acordou-se que o Gate realizará diligência da oficina da Supervia no dia 21/08/2019 para análise de um trem Alston.

Será verificado pelo Ministério Público o andamento da ação 00106947772.2015.8.19.0008, cujo objeto é o vão entre a plataforma e o trem, ajuizada pela 1ª Promotoria de Tutela Coletiva do Consumidor referente a estação de Belford Roxo.

A presente ata fica subscrita conforme lista de presença, e será encaminhada por endereço eletrônico aos presentes.

ENCAMINHAMENTOS

1) Em 05 (cinco) dias:

Supervia irá encaminhar modelo de relatório de diagnóstico a ser analisado pelo GATE após a sinalização do GATE com relação ao material apresentado na data de hoje; classificação do grau de complexidade, segundo critérios a serem definidos, com a respectiva pontuação pela Supervia; será incluído o diagnóstico do entorno para encaminhamentos pelo Ministério Público; providenciará a visita do Gate na oficina para análise do trem da Supervia;

O Ministério Público irá se posicionar com relação à exigência da Lei Estadual nº 8415/2019 nas tratativas referentes à acessibilidade das estações da Supervia; analise da apresentação pelo Gate de forma a informar a concordância com o conteúdo mínimo proposto na presente data;

- 2) Em aproximadamente 15 dias será encaminhado para Supervia minuta de TAC referente ao diagnóstico, refletindo as questões debatidas na presente data.**
- 3) Em aproximadamente 20 dias será realizada reunião para a assinatura do 1º TAC referente ao GT Acessibilidade na Supervia.**

**ATA DE REUNIÃO TÉCNICA ENTRE SUPERVIA E GATE – ACESSIBILIDADE
EM ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS**

DATA/HORÁRIO: 30.09.2019 - 14h

LOCAL: SALA DE REUNIÕES DO GATE – EDIFÍCIO CASTELO

PARTICIPANTES: CRISTIANE PEREIRA (GATE), ITAMAR KALIL (GATE),
LUÍS OTÁVIO (GATE), MARINA STRUBE (SUPERVIA), JOSÉ LUÍS RAMOS
(SUPERVIA), FABRÍCIO LOBO (SUPERVIA) e MARCELO COSTA (SUPERVIA)

Iniciada a reunião foram debatidos os itens apontados pelo GATE na IT 1086/2019 relativamente à proposta de *template* apresentada pela SUPERVIA, com base no conteúdo mínimo de acessibilidade ajustado entre as partes.

1) Ajustou-se a inclusão/adequação dos seguintes questionamentos contidos no *template*:

ROTA ACESSÍVEL EXTERNA:

- Há faixa demarcada para a travessia de pedestres no entorno imediato da estação?
- Há rebaixamento da calçada junto à faixa demarcada para a travessia de pedestres?

SINALIZAÇÃO ACESSÍVEL VISUAL E TÁTIL

- Há sinalização visual indicando a área de embarque/desembarque preferencial nas extremidades da plataforma?
- Há sinalização visual indicando o disposto na Lei nº 8.415/2019 nos demais espaços da plataforma? ("Todos os assentos são destinados preferencialmente aos idosos, pessoas com crianças de colo, gestantes, obesos, deficientes e pessoas com limitação temporário de locomoção")

PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

- Na área de embarque/desembarque preferencial, o vão e o desnível entre o trem (*especificar o modelo e série do trem em circulação no momento da inspeção*) e a plataforma estão de acordo com a ABNT NBR 14021:2015? Vão de 0,1m e desnível máximo de 0,08?

2) Outrossim, ajustou-se que, ao final do questionário referente a cada item (rota acessível externa, rota horizontal acessível, rota vertical acessível, sinalização acessível visual e tátil, mobiliário acessível, banheiro/vestiário acessível e plataformas de embarque/desembarque) deverá ser inserido campo específico para abordagem contextualizada dos principais aspectos de acessibilidade relativos ao referido item.

3) Por fim, considerando que, uma vez inexistente rampa com declividade compatível com o referencial técnico, a rota acessível vertical deverá se dar por meio da instalação de equipamento de circulação vertical, o que dispensaria a instalação de corrimão em duas alturas nas rampas com declividade inadequada, o GATE sugere a inclusão do questionamento abaixo descrito em relação à rota vertical acessível, cujo objetivo precípuo seria verificar a inexistência de corrimão ou de corrimão de uma única altura mesmo nas rampas com declividade inadequada, questão que será submetida pelos representantes da SUPERVIA que participaram da reunião à deliberação superior quanto à viabilidade de inclusão no *template*.

ROTA VERTICAL ACESSÍVEL

- No caso de escadas e rampas, possuem corrimão? Trata-se de corrimão em (02) duas alturas conforme normas vigentes?

Desde logo o GATE esclarece que, não havendo a anuênciia quanto ao novo questionamento proposto, manifesta a sua concordância com a redação original do item rota vertical acessível constante do *template*.

4) Relativamente ao item plataforma de embarque/desembarque, a SUPERVIA se compromete a encaminhar ao GATE a documentação referente ao gabarito ferroviário e adequação às composições para subsidiar a análise do referido item.

ANEXO VII

INFORMAÇÃO TÉCNICA 1086/2019

10 de Setembro de 2019.

Nº MPRJ: 2019.00794180

Solicitante: PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA DA CAPITAL

Endereço: RUA DA AMÉRICA, Nº: 210 - SANTO CRISTO, RIO DE JANEIRO - RJ

CEP: 20.220-590

Modais de transporte, e sistema de transporte público local (STPL), incluindo estações e terminais.. Estações, terminais e modais estaduais ou cuja concessão tenha sido feita pelo estado. Análise de documentos técnicos. Supervia. A proposta apresentada pela Supervia atende aos requisitos técnicos com ressalvas.

Avalie-nos



A sua avaliação é muito importante.



Endereço: Avenida Nilo Peçanha, 151, 10º andar - Centro - CEP 20020-100
Telefones da Secretaria do GATE: 2262-1001 / 2262-1040

1. INTRODUÇÃO

A Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital solicita ao GATE análise do documento “**Modelo de Relatório de Diagnóstico de Acessibilidade da Estação**”, elaborado pela empresa Supervia em atendimento à Ação Civil Pública nº 0167632-82.2019.8.19.0001, contendo o roteiro para verificação das condições de acessibilidade da Estação Ferroviária, com apontamento e identificação das intervenções necessárias, bem como do grau de complexidade de execução, levando em consideração as premissas adotadas em metodologia e critérios.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. REFERENCIAIS TÉCNICOS ESPECÍFICOS

Para a presente análise foram considerados os seguintes referenciais:

- **Premissas para Implantação de Acessibilidade nas Estações do Sistema Ferroviário** – documento elaborado pela equipe técnica da Supervia;
- **Diretriz Técnica nº 11/2016** elaborada pela equipe técnica do GATE;
- **Roteiro Para Elaboração De Diagnóstico/Laudo Técnico Das Condições De Acessibilidade No Sistema De Trens Urbanos**, elaborado pela equipe técnica do GATE;
- **Modelo de Relatório de Diagnóstico de Acessibilidade da Estação**, elaborado pela equipe técnica da Supervia;
- **Atas de Reuniões** – Tratativas TAC Supervia, realizadas na Sede do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro – Prédio das Procuradorias, nos dias 29 de julho e 13 de agosto de 2019 respectivamente;
- **NBR 9050/2015** – Acessibilidade em Edificações;
- **NBR 14021/2005** – Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano

2.2. ANÁLISE

O documento elaborado pela equipe técnica da Supervia está estruturado nos seguintes pontos: a) Objetivo (fl. 3) explicitando as tratativas em curso com o Ministério Público e o atendimento das demandas definidas na reunião de 13.08.2019; b) Metodologia e Critérios (fls. 3/7) onde são apresentados os requisitos normativos a serem atendidos e itens a serem abordados no diagnóstico conforme o Roteiro elaborado pelo GATE; c) Premissas para Proposição das Soluções (fls. 7/10) contendo as orientações básicas e referenciais para adoção de algumas soluções de acessibilidade nas estações ferroviárias; d) Um Modelo de Roteiro (fls. 10/14) para o trabalho de campo com a listagem de questões a serem respondidas pelos responsáveis do trabalho de campo, abrangendo todos os elementos para verificação da acessibilidade nas estações, agrupados nos seguintes itens: *Caracterização da Estação; Rota Acessível Externa (na calçada e áreas de acesso); Rota Horizontal Acessível Interna; Rota*



Vertical Acessível; Sinalização Acessível Visual e Tátil; Mobiliário Acessível; Banheiro/Vestiário Acessíveis e; Plataformas de embarque/desembarque; e; e) Matriz de Intervenções e Complexidade de Execução (fls. 14/15) contendo as seguintes informações agrupadas em um quadro: as diversas intervenções de adequação/correção relativas aos requisitos de acessibilidade, a indicação do grau de complexidade de cada uma das intervenções e as observações indicativas da localização das intervenções.

Da análise dos itens que compõem o modelo apresentado, os seguintes itens são objeto de observações:

1. Sobre o item **Premissas para Proposição das Soluções** (fls. 7/9):

Rota Acessível Externa – cabe observar que a orientação para a confecção de rebaixamento(s) das calçadas adjacentes à estação só deve ser indicado quando houver a demarcação de faixa(s) de travessia(s) para pedestres. A não observância desse requisito expõe o cadeirante a riscos no trânsito;

Rota Vertical Acessível – cabe considerar e incluir a orientação para a instalação de corrimãos em duas alturas também nas laterais das rampas hoje existentes, mesmo que estas apresentem inclinação excessiva e seja construída uma rota alternativa acessível;

Sinalização Acessível Visual e Tátil – a indicação sobre o posicionamento de sinalização de piso na plataforma para embarque/desembarque de pessoas com deficiência junto à primeira porta do primeiro carro da composição, mais próxima do maquinista, contraria os modelos de trens existentes e, em especial, o modelo objeto de vistoria do GATE (modelo fabricado pela Alstom), quando se constatou que a composição possui duas frentes e cada uma delas com cabine de maquinista. Portanto, sugere-se a demarcação de sinalização de locais de embarque/desembarque nas duas extremidades da plataforma;

Plataformas de Embarque/Desembarque – a orientação sobre o uso de dispositivo móvel no local de embarque/desembarque de pessoas com deficiência unicamente nas plataformas em curva nos leva a sugerir, em acordo com a normativa técnica, o seu uso todas as vezes que o vão entre a plataforma e o trem apresente diferenças dimensionais em desacordo com a norma, independente se a plataforma é ou não em curva;

2. Sobre o item **Modelo de Roteiro** (fls. 10/14):

Caracterização da Estação – Na caracterização do entorno da estação se faz necessário identificar, conforme previsto no item 8.2.1.2 da NBR 14021/2005, a existência de diferentes modos de integração de transporte, bem como a existência de centros de serviço, de saúde, de reabilitação, educacional ou cultural;



Roteiro de Perguntas Gerais – O documento apresenta uma série de perguntas gerais relativas a cada item constante do **Roteiro para Elaboração de Diagnóstico** elaborado pelo GATE. Entendendo que as questões contidas no roteiro devem servir como documento guia para verificação em campo, questiona-se a eficácia do modelo apresentado. As questões no formato apresentado tendem a induzir respostas binárias (sim ou não) e que não oferecem uma leitura mais analítica sobre as condições atuais de acessibilidade daquela estação.

Entende-se que no modelo a ser adotado, além da verificação de cada item exigido pela normativa técnica, há a necessidade de uma abordagem contextual atestando de modo tecnicamente preciso se o conjunto de itens existentes, de fato, se encontra ou não em condição plena de acessibilidade.

Toma-se como exemplo um banheiro dotado de porta larga, espaço interno correto e todos os equipamentos internos indicados pela normativa técnica. Em uma avaliação baseada principalmente em respostas binárias, poderia ser avaliado que o banheiro possui condições de acessibilidade, vez que, individualmente, os seus equipamentos apresentam características acessíveis. Contudo, tomando-se uma abordagem contextual do conjunto de itens em relação ao espaço, poderia se concluir também que, embora os itens apresentem características normativas corretas, o posicionamento desses itens pode gerar condição de inviabilidade de acesso à pessoa em cadeira de rodas de alguma das peças sanitárias, acessórios, ou mesmo ao interior do banheiro.

Em conformidade às observações anteriormente apresentadas e previamente ao quadro **Matriz de Intervenções e Complexidade de Execução**, entendemos necessária a realização de uma abordagem contextual das irregularidades presentes nos itens de acessibilidade, complementando o diagnóstico da estação. Sugere-se que esta abordagem seja apresentada conforme o quadro ilustrativo em sequência:

AFERIÇÃO DOS PRINCIPAIS ASPECTOS DA ACESSIBILIDADE

Adiante se apresenta as impropriedades mais significativas observadas no imóvel em exame nos aspectos de acessibilidade extraídos do referencial legal e técnico.

Rota Acessível Externa (na calçada e áreas de acesso descobertas):

- Inexistência de uma rota acessível no acesso localizado na XXX, havendo travessias de vias sem rebaixamento de calçadas;
- Inexistência de piso tátil de alerta e direcional no ponto de ônibus localizado na entrada do acesso XXX; e
- Rampa de acesso da Av. XXX com imperfeições construtivas prejudicando o acesso por pessoas em cadeira de rodas.

Rota Horizontal Acessível Interna:

- Não apresenta barreiras arquitetônicas que impeçam a livre circulação de pessoas com deficiência nas dependências internas da estação.



Rota Vertical Acessível:

- A instalação de elevadores nos acessos 1 e 2 e na plataforma de embarque e desembarque conferem ao equipamento a plena acessibilidade vertical;
- Os corrimões localizados nas escadas não atendem aos padrões normativos da NBR 9050, contudo, sem comprometer a acessibilidade vertical uma vez que a utilização dos elevadores garante a rota acessível.

Sinalização Acessível Visual e Tátil:

- A instalação de um novo sistema de sinalização visual com placas indicativas de orientação, inclusive para pessoas com deficiência e a instalação de piso tátil de alerta e direcional nos acessos e na plataforma, assegura a condição de acessibilidade à estação.

Mobiliário Acessível:

- Bilheterias desprovidas de local com características que possibilitem atendimento de PCR em aproximação frontal;
- Os bancos localizados na plataforma não indicam a prioridade para idosos e deficientes.

Banheiro/Vestiário Acessíveis:

- Banheiros acessíveis (masc. e fem.) disponibilizados para uso compartilhado com pessoas com deficiência, com alguns elementos em desacordo com os requisitos normativos:
 - inexistência de sistema de alarme no interior dos banheiros em caso de emergência;
 - vão inferior do lavatório com sifão exposto e sem proteção adequada que evite o choque eventual com a cadeira de rodas;
 - inexistência de puxador horizontal nas portas;
 - acionamento das descargas em desacordo com os requisitos normativos;
 - torneiras dos lavatórios em desacordo com os requisitos normativos.

3. Sobre o item **Matriz de Intervenções e Complexidade de Execução** (fls. 14/15):

O quadro apresentado no item resume as intervenções de adequação necessárias, seu grau de complexidade e observações pertinentes. Observa-se que as intervenções sugeridas devem estar em perfeita consonância com o quadro sugerido no item anterior e, portanto, espelhar as impropriedades apontadas.

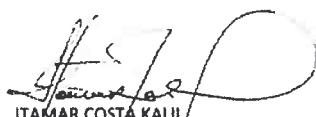


3. CONCLUSÃO

Atendendo à solicitação da Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção à Pessoa com Deficiência da Capital para a análise do documento “**Modelo de Relatório de Diagnóstico de Acessibilidade da Estação**”, elaborado pela empresa Supervia, em atendimento à Ação Civil Pública nº 0167632-82.2019.8.19.0001, concluímos que a proposta atende aos requisitos para a elaboração de Diagnóstico das Condições de Acessibilidade para as Estações da Supervia ressalvados os seguintes aspectos:

1. Garantir que a confecção de rebaixamento das calçadas adjacentes à estação só deve ser indicada quando houver a demarcação de faixa de travessia para pedestres;
2. Considerar e incluir a orientação para a instalação de corrimão em duas alturas também nas rampas hoje existentes;
3. Considerar a demarcação de sinalização de locais de embarque/desembarque nas duas extremidades da plataforma uma vez que os modelos de trens existentes, em especial o modelo objeto de vistoria do GATE (modelo fabricado pela Alstom), a composição possui duas frentes e cada uma delas com cabine de maquinista;
4. Garantir o uso de dispositivo móvel no local de embarque/desembarque de pessoas com deficiência todas as vezes que o vão entre a plataforma e o trem apresente diferenças dimensionais em desacordo com a norma, independente se a plataforma é ou não em curva;
5. Considerar na caracterização do entorno da estação a existência de diferentes modos de integração de transporte, bem como a existência de centros de serviço, de saúde, de reabilitação, educacional ou cultural;
6. Reconsiderar o formato do documento guia para verificação em campo garantindo o seu resultado de forma mais analítica sobre as condições atuais de acessibilidade daquela estação.
7. Incluir no Roteiro do Diagnóstico um quadro sobre a **Aferição dos Principais Aspectos da Acessibilidade** apresentando de forma clara as impropriedades quanto à acessibilidade observadas nas Estações.

Por fim, sugerimos que a aplicação do modelo de Diagnóstico seja feito, inicialmente, em pelo menos duas estações e submetido à apreciação do GATE de forma a garantir a sua validação para a aplicação nas demais estações.



ITAMAR COSTA KALIL
Técnico Pericial – GATE – Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 6690



LUIS OTÁVIO GUIMARÃES MANESCHY
Técnico Pericial – GATE – Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr. 3600



IZABELLA KRAICHETE LENTINO BARANDIER
Técnico Pericial - GATE - Núcleo Arquitetura e Urbanismo
Matr.: 4781



ANEXO VIII



MINISTÉRIO PÙBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ANEXO VIII

1	AUSTIN	-	TA8
1	BANGU	-	TA8
1	BELFORD ROXO	-	TA8
1	CAMPO GRANDE	-	TA8
1	CASCADURA	EXISTENTE	TA8
1	CENTRAL DO BRASIL	EXISTENTE	-
1	COMENDADOR SOARES	-	TA8
1	CORTE 8	EXISTENTE	-
1	DEODORO	EXISTENTE	TA8
1	DUQUE DE CAXIAS	-	TA8
1	EDSON PASSOS	-	TA8
1	ENGENHEIRO PEDREIRA	-	TA8
1	ENGENHO DE DENTRO	EXISTENTE	TA8
1	FRAGOSO	EXISTENTE	-
1	GRAMACHO	-	TA8
1	JAPERI	EXISTENTE	TA8
1	MADUREIRA	EXISTENTE	TA8
1	MAGALHÃES BASTOS	EXISTENTE	-
1	MAGÉ	EXISTENTE	-
1	MANGUINHOS	EXISTENTE	-
1	MARACANÃ	EXISTENTE	-



MINISTR\xc3\x83O P\xfablico DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

1	MEIER	-	TA8
1	MESQUITA	-	TA8
1	NILOPOLIS	EXISTENTE	TA8
1	NOVA IGUA\x83U	-	TA8
1	PIEDADE	EXISTENTE	-
1	QUEIMADOS	-	TA8
1	QUINTINO	EXISTENTE	-
1	R. ALBUQUERQUE	EXISTENTE	-
1	SANTA CRUZ	-	TA8
1	S\u00c3O CRISTOV\u00c3O	EXISTENTE	TA8
1	SARACURUNA	EXISTENTE	TA8
1	TRIAGEM	EXISTENTE	-
1	VILA INHOMIRIM	EXISTENTE	-
1	VILA MILITAR	EXISTENTE	-